

А 138
37

СБОРНИКЪ

СВѢДЕНІЙ О ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

ВЪ РОССІИ.

1867.

ОТДѢЛЫ I и II.

ИЗДАНЪ ДЕПАРТАМЕНТОМЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія И. Шумахера, В. О., Кадетская линія, 29.

1867.



8190-45



2007040003

ОГЛАВЛЕНІЕ

I и II ОТДѢЛОВЪ СБОРНИКА

ОТДѢЛЪ I.

Состояніе сѣти желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1867 г.

ГЛАВА I.

Личный составъ управленій желѣзныхъ дорогъ
къ 1 Января 1867 г.

I. Центральныя Управленія.

	СТРАН.
А. Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ	1.
Б. Министръ Путей Сообщенія.	2.
В. Совѣтъ Министерства	—
Г. Канцелярія Министра	3.
Д. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.	4.
Е. Инспекторъ Эксплоатаціи Правительственныхъ дорогъ	7.
Ж. Главный Инспекторъ частныхъ дорогъ	—

II. Мѣстныя Управленія.

А. Управленія Правительственныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія.

1. Николаевская желѣзная дорога	8.
2. Московско-Серпуховскій участокъ Курской желѣзной дороги.	15.
3. Грушевско-Донская желѣзная дорога	18.
4. Балто-Одесская желѣзная дорога.	19.

Б. Управленія Правительственныхъ дорогъ строящихся.

1. Московско-Курская желѣзная дорога.	19.
2. Кіево-Балтская желѣзная дорога	22.
3. Балто-Елисаветградская желѣзная дорога	25.

В. Мѣстныя Правительственныя Инспекціи частныхъ дорогъ.

1. С. Петербурго-Варшавская желѣзная дорога	27.
2. Царскосельская и Петергофская желѣзныя дороги	28.
3. Московско-Нижегородская желѣзная дорога	—
4. Риги-Динабургская и Динабург-Витебская желѣзныя дороги	—
5. Московско-Ярославская, Московско-Рязанская, Рязанско-Козловская и Рязанско-Моршанская желѣзныя дороги	29.
6. Волго-Донская желѣзная дорога	—

Г. Управленія частныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія.

1. Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ.	29.
а) С. Петербурго-Варшавская желѣзная дорога	32.
б) Московско-Нижегородская желѣзная дорога	35.
2. Московско-Рязанская желѣзная дорога	37.
3. Рязанско-Козловская желѣзная дорога	39.
4. Риги-Динабургская желѣзная дорога	40.
5. Динабург-Витебская желѣзная дорога	41.
6. Волго-Донская желѣзная дорога	42.
7. Царскосельская желѣзная дорога	43.
8. Петергофская желѣзная дорога	45.
9. Московско-Ярославская желѣзная дорога	—

Д. Управленія частныхъ дорогъ строящихся.

Рязанско-Моршанская желѣзная дорога	46.
---	-----

ГЛАВА II.**Состояніе сѣти желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января
1867 года.****I. Общій взглядъ на состояніе сѣти. 49.****II. Краткое описаніе дорогъ.****А. Дороги, открытыя для движенія.****а) Правительственныя дороги.**

I. Николаевская желѣзная дорога	57.
II. Московско-Серпуховская желѣзная дорога	76.
III. Грушевско-Донская желѣзная дорога	
IV. Балто-Одесская желѣзная дорога	80.
V. Гельсингфорско-Тавастгусская желѣзная дорога	83.

б) Правительственныя дороги, уступленныя въ аренду.

VI. Варшаво-Вѣнская желѣзная дорога	84.
---	-----

в) Частныя, пользующіяся гарантією Правительства.

Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ	85.
VII. С. Петербурго-Варшавская желѣзная дорога	92.
VIII. Московско-Нижегородская желѣзная дорога	96.
IX. Московско-Рязанская желѣзная дорога	99.
X. Рязанско-Козловская желѣзная дорога	103.
XI. Риго-Динабургская желѣзная дорога	107.
XII. Динабург-Витебская желѣзная дорога	110.
XIII. Волго-Донская желѣзная дорога	112.
XIV. Варшаво-Бромбергская желѣзная дорога	115.
XV. Лодзинская фабричная желѣзная дорога	116.
XVI. Варшаво-Тереспольская желѣзная дорога	117.

г) Частныя, негарантированныя Правительствомъ.

XVII. Царскосельская желѣзная дорога	118.
XVIII. Петергофская желѣзная дорога	120.
XIX. Московско-Ярославская желѣзная дорога	125.

Б. Строющіяся желѣзныя дороги.

а) Правительственныя, исполненныя средствами и распоряженіями Правительства.

I. Московско-Курская желѣзная дорога	128
--	-----

б) Правительственныя, отданныя въ постройку частнымъ лицамъ и Обществамъ.

II. Кіево-Балтская желѣзная дорога	140.
III. Балто-Елисаветградская желѣзная дорога	157.

в) Частныя, гарантированныя Правительствомъ.

IV. Ряжско-Моршанская желѣзная дорога	160.
V. Козловско-Воронежская желѣзная дорога	162.

В. Дороги разрѣшенныя, но не начатыя до 1867 года.

Общее изложеніе	163.
I. Линія отъ Орла до Витебска	169.
II. Линія отъ Курска до Кіева	171.
III. Вѣтвь Варшаво-Бромбергской жел. дор. къ м. Цѣхоцинку	179.

Г. Дороги изслѣдованныя, но не разрѣшенныя.

2. Рыбинская желѣзная дорога	181.
2. Курско-Азовская желѣзная дорога	—
3. Дорога отъ Перми до Тюмени	184.

III. Общіе выводы и сближенія.

а) Ходъ развитія сѣти	185.
б) Связь между линіями желѣзныхъ дорогъ	188.
в) Цѣнность сѣти желѣзныхъ дорогъ	189.

г) Обязательства Правительства по уплатѣ гарантій	191.
д) Наличное состояніе подвижнаго состава	192.
е) Станціи желѣзныхъ дорогъ	213
А. Таблица основныхъ капиталовъ, займовъ и стоимости желѣзныхъ дорогъ, по 1 Января 1867 года	227.
Б. Таблица дарованныхъ Правительствомъ гарантій доходовъ желѣз- ныхъ дорогъ, по 1 Января 1867 года.	233.
Карта сѣти желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1867 года.	

ОТДѢЛЪ II.

Выводы службы желѣзныхъ дорогъ въ 1865 г.

А. Правительственныя желѣзныя дороги.

	СТРАН.
I. Николаевская желѣзная дорога	1.
II. Грушевско-Донская желѣзная дорога.	23.

Б. Частныя желѣзныя дороги.

а) Гарантированныя Правительствомъ.

Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	29.
III. С. Петербурго-Варшавская желѣзная дорога	32.
IV. Московско-Нижегородская желѣзная дорога	60.
V. Московско-Рязанская желѣзная дорога.	82.
VI. Ригго-Динабургская желѣзная дорога	97.
VII. Волго-Донская желѣзная дорога	114.

б) Негарантированныя Правительствомъ.

VIII. Царскосельская желѣзная дорога	123.
IX. Петергофская желѣзная дорога	133.
X. Московско-Ярославская желѣзная дорога	141.
Александровскій Главный Механическій Заводъ	155.
Общіе выводы и сближенія	158.

А. Таблица количества и работы подвижнаго состава.

Б. Таблица количества перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ.

В. Таблица валоваго сбора, расхода и чистаго дохода.

ОТДѢЛЪ I.

СОСТОЯНІЕ СѢТИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

КЪ 1 ЯНВАРЯ 1867 ГОДА.

ОТДѢЛЪ I.

ГЛАВА I.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

УПРАВЛЕНІЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

къ 1 Января 1867 г.

I. ЦЕНТРАЛЬНЫЯ УПРАВЛЕНІЯ.

A. КОМИТЕТЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Генераль-Адъютантъ, Графъ Сергій Григорьевичъ **Строгоновъ I.**

ЧЛЕНЫ:

Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи, Генераль-Адъютантъ Константинъ Владиміровичъ **Чевкинъ.**

Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Павелъ Петровичъ **Мельниковъ.**

Министръ Государственныхъ Имуществъ, Генераль-Адъютантъ Александръ Алексѣевичъ **Зеленой I.**

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретарь Петръ Александровичъ **Валуевъ.**

Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Михаилъ Христофоровичъ **Рейтернъ.**

Товарищъ Министра Путей Сообщенія, Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Эдуардъ Ивановичъ **Герстфельдъ.**

Генераль-Квартирмейстеръ Главнаго Штаба ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Генераль-Адъютантъ Графъ Федоръ Логгиновичъ **Гейденъ.**

Товарищъ Генераль-Инспектора по Инженерной части, Генераль-Адъютантъ Эдуардъ Ивановичъ **Тотлебенъ.**

Товарищъ Министра Финансовъ, Генераль-Лейтенантъ Самуилъ Алексѣевичъ **Грейгъ.**

Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Петръ Александровичъ **Языковъ.**

Инженеръ Генераль-Маіоръ Станиславъ Валеріановичъ **Кербедзъ.**

Гофмейстеръ Двора Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Елены Павловны, Александръ Аггѣевичъ **Абаза.**

Б. МИНИСТРЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Павелъ Петровичъ **Мельниковъ.**

ТОВАРИЩЪ МИНИСТРА:

Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Эдуардъ Ивановичъ **Герстфельдъ.**

В. СОВѢТЪ МИНИСТЕРСТВА.

(У Обухова моста, въ домѣ Министерства).

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ Павелъ Петровичъ **Мельниковъ.**

ЧЛЕНЫ:

Товарищъ Министра, Инженеръ-Генералъ-Лейтенантъ Эдуардъ Ивановичъ **Герстфельдъ.**

Инженеръ-Генералъ-Лейтенантъ Петръ Александровичъ **Языковъ.**

Инженеръ-Генералъ-Лейтенантъ Алексѣй Петровичъ **Мельниковъ 2.**

Инженеръ-Генералъ-Лейтенантъ Павелъ Филиповичъ **Четвериковъ.**

Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Станиславъ Валеріановичъ **Кербедзъ 1.**

Тайный Совѣтникъ Игнатій Васильевичъ **Безкоровайный.**

Г. КАНЦЕЛЯРІЯ МИНИСТРА.

(У Обухова моста, въ домѣ Министра Путей Сообщенія).

ДИРЕКТОРЪ:

Тайный Совѣтникъ Иванъ Петровичъ **Тарнава-Боричевскій.**

ВИЦЕ-ДИРЕКТОРЪ:

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Иванъ Дмитріевичъ **Хмельницкій.**

ЮРИСКОНСУЛЬТЪ:

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Николай Алексѣевичъ **Персидскій.**

ЧИНОВНИКИ ОСОБЫХЪ ПОРУЧЕНІЙ:

Статскій Совѣтникъ Петръ Аѳанасьевичъ **Стоговъ.**

Статскій Совѣтникъ Василій Александровичъ **Васильевъ.**

Статскій Совѣтникъ Николай Андреевичъ **Евренцовъ.**

ДЛЯ ЗАНЯТІЙ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ:

Инженеръ-Полковникъ Владиміръ Оедоровичъ **Радецкій.**

ДЛЯ ИНОСТРАННОЙ ПЕРЕПИСКИ И ПЕРЕВОДОВЪ:

Статскій Совѣтникъ Александръ Львовичъ **Эльканъ.**

ДЪЛОПРОИЗВОДИТЕЛИ:

Статскій Совѣтникъ Казиміръ Ѳомичъ **Вержбицкій.**

Надворный Совѣтникъ Михаилъ Ивановичъ **Пѣвницкій.**

СТАРШІЕ ПОМОЩНИКИ ДЪЛОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:

Надворный Совѣтникъ Алексѣй Михайловичъ **Петроплавскій.**

Надворный Совѣтникъ Иванъ Савичъ **Лисѣевъ.**

Коллежскій Ассесоръ Петръ Васильевичъ **Лобановъ.**

Коллежскій Ассесоръ Ипполитъ Тимоѣевичъ **Городецкій.**

Титулярный Совѣтникъ Александръ Діодоровичъ **Маслениковъ.**

МЛАДШІЕ ПОМОЩНИКИ ДЪЛОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:

Надворный Совѣтникъ Михаилъ Степановичъ **Бубликъ.**

Коллежскій Ассесоръ Иванъ Васильевичъ **Малафѣевъ.**

Коллежскій Ассесоръ Иванъ Николаевичъ **Тихомировъ.**

Коллежскій Секретаръ Иванъ Гавриловичъ **Филиповъ.**

Губернскій Секретаръ Ермолай Ѳедоровичъ **Вишняковъ.**

НАЧАЛЬНИКЪ ЧЕРТЕЖНОЙ:

Инженеръ—Подполковникъ Иванъ Павловичъ **Савловскій.**

Д. ДЕПАРТАМЕНТЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

(У Обухова моста, въ домѣ Министерства).

ДИРЕКТОРЪ:

Инженеръ—Генералъ-Маіоръ Николай Ивановичъ **Лининъ.**

ВИЦЕ-ДИРЕКТОРЪ:

Инженеръ—Полковникъ Александръ Николаевичъ **Ераковъ.**

КАНЦЕЛЯРІЯ:

Правитель Канцеляріи, Статскій Совѣтникъ Аѳанасій Григорьевичъ
Томашевскій.

Секретарь, Надворный Совѣтникъ Михаилъ Осиповичъ **Павловскій**.
Помощникъ Секретаря, Колл. Секр. Петръ Павловичъ **Соколовъ**.
Журналистъ, Титулярный Совѣтникъ Илья Степановичъ **Корольковъ**.

ИСКУССТВЕННОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Подполковникъ Александръ Васильевичъ **Полежаевъ**.

СТОЛОНАЧАЛЬНИКИ:

1 стола, Инженеръ-Поручикъ Валеріанъ Эрнестовичъ **Кетрицъ**.
2 » Инженеръ-Поручикъ Петръ Ивановичъ **Кельбереръ**.

ПОМОЩНИКИ СТОЛОНАЧАЛЬНИКОВЪ:

Инженеръ-Поручикъ Сергій Иліодоровичъ **Загоскинъ**.
Гражданскій Инженеръ Александръ Алексѣевичъ **Маковкинъ**.
Гражданскій Инженеръ Людвигъ Викторовичъ **Соболевскій**.
Титулярный Совѣтникъ Константинъ Григорьевичъ **Брокгаузенъ**.

ЧЕРТЕЖНАЯ:

Начальникъ Чертежной, Инженеръ-Подполковникъ Владиміръ Матвѣевичъ **Держанскій-Дектеревъ**.

СТАРШІЕ ОФИЦЕРЫ:

Инженеръ-Поручикъ Константинъ Самуиловичъ **Астаповъ**.

МЛАДШІЕ ОФИЦЕРЫ:

Инженеръ-Поручикъ Николай Львовичъ **Марковъ**.
Инженеръ-Поручикъ Николай Васильевичъ **Губскій**.
Гражданскій Инженеръ Оедоръ Оедоровичъ **Доксъ**.
Гражданскій Инженеръ Петръ Георгіевичъ **Воско**.

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Начальникъ, Коллежскій Совѣтникъ Илья Петровичъ **Суворовъ**.
Столоначальникъ 1 стола, Надворный Совѣтникъ Адольфъ Адольфовичъ **Вентцель**.

Столоначальникъ 2 стола, Надворный Совѣтникъ Александръ Михайловичъ **Некрасовъ**.

Столоначальникъ 3 стола, Надворный Совѣтникъ Григорій Ивановичъ **Прокофьевъ** (нынѣ въ отставкѣ).

Помощники 1 стола: Коллежскій Ассесоръ Ѳедоръ Владиміровичъ **Прорвичъ**.

» » » Титулярный Совѣтникъ Василій Павловичъ **Каранетовъ**.

Помощникъ 2 стола, Губернскій Секретарь Павелъ Аѳанасьевичъ **Бровкинъ**

» » » Губернскій Секретарь Ростиславъ Степановичъ **Хотинскій**.

Помощникъ 3 стола, Коллежскій Ассесоръ Андрей Ивановичъ **Борщовъ**.

» 3 » Коллежскій Ассесоръ Иванъ Васильевичъ **Иванцкій-Василенко** (нынѣ въ отставкѣ).

СЧЕТНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ:

Начальникъ, Статскій Совѣтн. Дмитрій Константиновичъ **Швахгеймъ**.

Старшіе бухгалтеры: Надворный Совѣтникъ Михаилъ Ефимовичъ **Бердяевъ**.

» » Надворный Совѣтникъ Элеазаръ Михайловичъ **Головинъ**.

Младшіе бухгалтеры: Коллежскій Ассесоръ Алексѣй Николаевичъ **Иванисовъ**.

» » Коллежскій Совѣтникъ Іосифъ Петровичъ **Серебrenниковъ**.

» » Титулярный Совѣтникъ Михаилъ Константиновичъ **Іевлевъ**.

» » Губерн. Секр. Вадимъ Павловичъ **Свиньинъ**.

Испр. должн. младшаго бухгалтера, Колл. Регистр. Константинъ Ивановичъ **Галкинъ**.

Помощникъ бухгалтера, Коллеж. Ассесоръ Василій Александровичъ **Мостовенко**.

Помощники бухгалтеровъ: Кол. Асс. Николай Ивановичъ **Киселевскій.**

» » Титул. Совѣтн. Владиміръ Анастасьевичъ **Точогло.**

» » Титул. Сов. Егоръ Васильевичъ **Дувановъ.**

» » Провинціальн. Секретарь Болеславъ Ивановичъ **Мацѣевскій.**

Архитекторъ, Надворный Совѣтникъ Борисъ Оедоровичъ **Лорбергъ.**

ЧИНОВНИКИ ДЛЯ ОСОБЫХЪ ПОРУЧЕНІЙ:

Статскій Совѣтникъ Владиміръ Христіановичъ **Миллеръ.**

Коллежскій Совѣтникъ Николай Матвѣевичъ **Умановъ.**

Коллежскій Совѣтникъ Оедоръ Петровичъ **Бутовичъ.**

Коллежскій Ассесоръ Оедоръ Оедоровичъ **Баллюзекъ.**

Е. ИНСПЕКТОРЪ ЭКСПЛОАТАЦИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инженеръ-Генераль Маіоръ Аполлонъ Алексѣевичъ **Серебряковъ.**

Ж. ГЛАВНЫЙ ИНСПЕКТОРЪ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инженеръ-Генераль-Маіоръ Баронъ Андрей Ивановичъ **Дельвигъ.**

СОСТОЯЩІЕ ПРИ НЕМЪ:

Инженеръ, Капитанъ Модестъ Александровичъ **Ратьковъ-Рожновъ.**

Секретарь, Титулярный Совѣтникъ Викторъ Павловичъ **Ландцертъ.**

II. МѢСТНЫЯ УПРАВЛЕНІЯ.

А. УПРАВЛЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ, ОТКРЫТЫХЪ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ.

1. НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(Управленіе въ С. Петербургѣ, на станціи дороги).

НАЧАЛЬНИКЪ ДОРОГИ:

Инженеръ—Генералъ—Маіоръ Петръ Павловичъ Зуевъ.

ПОМОЩНИКИ НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ:

Инженеръ Полковникъ Егоръ Григорьевичъ Воробьевъ.

Исправляющій должн., Инженеръ—Подполковникъ Степанъ Ивановичъ Вержбовскій.

СОСТОЯЩІЕ ПРИ УПРАВЛЕНІИ ДОРОГИ:

Инженеръ—Подполковникъ Зенонъ Антоновичъ Даревскій-Верига.

Инженеръ—Подполковникъ Робертъ Оттовичъ Вертъ.

Инженеръ—Подполковникъ Михайлъ Яковлевичъ Краснопольскій.

Инженеръ—Подполковникъ Рафаиль Евграфовичъ Петровъ.

Инженеръ—Капитанъ Антонъ Ивановичъ Штомфъ.

ВЪ КАНЦЕЛЯРІИ УПРАВЛЕНІЯ ДОРОГИ:

Правитель Канцеляріи, Кол. Сов. Михайлъ Ивановичъ Бутусовъ.

Казначей, Кол. Ассес. Александръ Павловичъ Ефремовъ.

Журналистъ и экзекуторъ, Коллеж. Секрет. Платонъ Максимовичъ Алексѣевъ.

Столоначальн., Инженеръ—Капит. **Василій Николаевичъ Казариновъ.**
Исправляющій должность помощ. его, военно—рабоч. ротъ Поручикъ
Егоръ Варламовичъ Ефимовъ.

Столоначальникъ, Кол. Ассес. Павелъ Даниловичъ **Желтобрюховъ.**
Помощ. его, Титул. Совѣтн. Агаѳонъ Сидоровичъ **Бочановъ.**
Бухгалтеръ, Кол. Ассес. Николай Ивановичъ **Ивановъ.**
Помощ. его, Губерн. Секр. Эдуардъ Ивановичъ **Щешинскій.**
Контролеръ, Колл. Ассес. Иванъ Михайловичъ **Алексѣевъ.**
Помощники его: Тит. Сов. **Федоръ Прокофьевичъ Кириловъ.**

» » Губ. Секр. **Федоръ Ивановичъ Семеновъ.**
» » Кол. Регистр. Иванъ Аѳимогеновичъ **Денисовъ.**
» » Аудиторъ, Кол. Ассес. Иванъ Петровичъ **Черкасовъ.**
» » Архитекторъ, Кол. Асс. **Федоръ Ник. Соболевскій.**

ВЪ ОТДѢЛЕНІЯХЪ ДОРОГЪ:

НАЧАЛЬНИКИ ОТДѢЛЕНІЙ:

- I. Инженеръ — Подполковникъ **Владиміръ Федоровичъ Оттъ** (въ С. Петербургѣ).
- II Инженеръ — Подполковникъ **Александръ Ивановичъ Висневскій** (въ Любани).
- III. Инженеръ—Подполковникъ **Николай Федоровичъ Броневицъ** (въ Бологомъ).
- IV. (Завѣдывающій) Инженеръ—Подполковникъ **Владис. Людвиговичъ Косманъ** (въ Твери).
- V. Инженеръ—Подполковникъ **Аркадій Ивановичъ Губинъ** (въ Москвѣ).

ПОМОЩНИКИ НАЧАЛЬНИКОВЪ ОТДѢЛЕНІЙ:

- I. Инженеръ—Подполковникъ **Александръ Егоровичъ Вельцынъ.**
- II. Инженеръ—Капитанъ **Михаилъ Юрьевичъ Савицкій.**
- III. Инженеръ—Капитанъ **Осипъ Осиповичъ Лексъ.**
- IV. Инженеръ—Подполковникъ **Владиславъ Людвиговичъ Косманъ.**
- V. (Вакансія).

НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІЙ.

1. Инженеръ Штабсъ-Капитанъ Евграфъ Антоновичъ **Литвиновскій 2.**
2. Инженеръ-Поручикъ Константинъ Николаевичъ **Андреевъ.**
3. Инженеръ-Поручикъ Анатолий Александровичъ **Серебряковъ.**
4. Инженеръ-Капитанъ Дмитрій Николаевичъ **Синицынъ.**
5. Инженеръ-Капитанъ Казиміръ Александровичъ **Бениславскій.**
6. Инженеръ-Капитанъ Николай Николаевичъ **Гермесъ.**
Помощникъ его, Инженеръ-Поруч. Василій Максимов. **Пановъ**
(завѣдываетъ 16 дистанціею).
7. Инженеръ-Поручикъ Игнатій Ильичъ **Уразовъ.**
8. Инженеръ-Поручикъ Иванъ Дмитріевичъ **Сергѣевъ.**
9. Инженеръ-Капитанъ Адольфъ Антоновичъ **Даревскій-Верига.**
10. Инженеръ-Поручикъ Викторъ Александровичъ **Фадѣевъ.**
11. Инженеръ-Поручикъ Александръ Николаевичъ **Измайловъ.**
12. Инженеръ-Поручикъ Петръ Діонисіевичъ **Солнцевъ.**
13. Инженеръ Штабсъ-Капит. Александръ Антоновичъ **Литвиновскій.**
14. Инженеръ Капитанъ Николай Платоновичъ **Грамадинъ.**
15. (Вакансія), завѣдываетъ онъ же.
16. (Вакансія), завѣдываетъ Помощн. Начальн. 6-й дистанціи.
17. Инженеръ-Поручикъ Александръ Фердинандовичъ **Таубе.**
18. Инженеръ-Капитанъ Илья Ивановичъ **Некрасовъ.**

ВЪ КАНЦЕЛЯРІЯХЪ ОТДѢЛЕНІЙ:

- I. Письмовод., Кол. Секр. Кузьма Дмитріевичъ **Ильинскій.**
Бухгалтеръ, Губ. Секр. Николай Андреевичъ **Фонъ-Копшшаль.**
Помощникъ его, Губернск. Секрет. Брониславъ Бернардовичъ **Буржинскій.**
- II. Письмовод., Кол. Секр. Иванъ Тимоѣевичъ **Благовѣщенскій.**
Бухгалтеръ, Кол. Секр. Иванъ Михайловичъ **Анкирскій.**
Помощ. его, Губ. Секр. Дмитрій Ефремовичъ **Вышеславцевъ.**
- III. Письмовод., Тит. Сов. Алексѣй Ивановичъ **Дамаскинъ.**
Бухгалтеръ, Кол. Секр. Василій Никитичъ **Куракинъ.**
Помощникъ его, Губ. Секр. Александръ Васильевичъ **Поляхинъ.**

IV. Письмовод., Губ. Секр. Арсеній Васильевичъ **Кавскій**.

Бухгалтеръ, Кол. Секр. Владиміръ Ѳедоровичъ **Доммесь**.

Помощникъ его, Губ. Секр. Василій Христіановичъ **Штиберъ**.

V. Письмовод., Кол. Секр. Николай Ивановичъ **Безсоновъ**.

Бухгалтеръ, Кол. Секр. Флегонтъ Васильевичъ **Воскресенскій**.

Помощникъ его. Губ. Секр. Максимъ Ивановичъ **Ивановъ**.

НА СТАНЦІЯХЪ ДОРОГИ :

С.-Петербургской :

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Николай Петровичъ **Петровъ**.

Помощники его: Тит. Сов. Александръ Львовичъ **Англаресъ**.

» » Губ. Секр. Николай Никифоровичъ **Акуловъ**

Кассиры: Кол. Секр. Николай Ивановичъ **Прокофьевъ**.

» Кол. Секр. Юліанъ Осиповичъ **Зеновичъ**.

» Кол. Секр. Василій Степановичъ **Алениковъ**.

» Кол. Секр. Иванъ Ѳедоровичъ **Ѳедоровъ**.

» Губ. Секр. Ѳедоръ Прокофьевичъ **Котляровъ**.

Колтвинской :

Кассиръ, Губ. Секр. Павелъ Павловичъ **Быковскій**.

Тосненской :

Кассиръ Кол. Секр. Осипъ Ивановичъ **Василевскій**.

Любанской :

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Теофилъ Юліановичъ **Фоссъ**.

Помощникъ его, Кол. Ассес. Апполонъ Ивановичъ **Алексѣевъ**.

Кассиръ, Кол. Ассес. Адольфъ Фаддеевичъ **Гринкевичъ**.

Померанской :

Кассиръ, Кол. Секр. Михаилъ Ѳедоровичъ **Щтуховъ**.

Чудовской :

Кассиръ, Тит. Сов. Паулинъ Никодимовичъ **Рѣшко**.

Волховской:

Кассиръ, Кол. Секр. Адамъ Томашевичъ **Катанъ**.

Маловишерской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Александръ Арсеньевичъ **Семенскій**.

Помощникъ его, Кол. Секр. Дмитрій Васильевичъ **Цвейбергъ**.

Кассиръ, Кол. Секр. Иванъ Семеновичъ **Титовъ**.

Бургинской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Іосифъ Александровичъ **Телешовъ**.

Окуловской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Даніилъ Николаевичъ **Рудометовъ**.

Помощникъ его, Тит. Сов. Павелъ Фаддеевичъ **Витортъ**.

Кассиръ, Тит. Сов. Александръ Васильевичъ **Дусаевъ**.

Валдайской:

Кассиръ, Кол. Секр. Николай Семеновичъ **Пасмуровъ**.

Бологовской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Иванъ Павловичъ **Небольсинъ**.

Помощникъ его, Кол. Секр. Александръ Львовичъ **Шостакъ**.

Кассиръ, Кол. Секр. Вильгельмъ Крестьяновичъ **Кюснеръ**.

Вышневолоцкой:

Кассиръ, Кол. Секр. Всеволодъ Владиміровичъ **Леонтьевъ**.

Спировской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Петръ Кириловичъ **Тарасевичъ**.

Помощникъ его, Кол. Секр. Антонъ Антоновичъ **Заіончковскій**.

Кассиръ, Губ. Секр. Андрей Платиловичъ **Минята**.

Осташковской:

Кассиръ, Кол. Секр. Казиміръ Іосифовичъ **Коссаржевскій**.

Тверской:

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Альфонсъ Густавовичъ **Фонъ Рассъ**.

Помощники его: Тит. Сов. Иванъ Александровичъ **Королевъ**.

» » Кол. Регист. Николай Ивановичъ **Богдановичъ**.

Кассиръ, Кол. Регистр. Александръ Прокофьевичъ **Котляровъ**.

Завидовской:

Кассиръ, Тит. Сов. Ростиславъ Адамовичъ **Смоликовскій**.

Клинской:

Начальникъ станціи, Кол. Асс. Александръ Петровичъ **Постельниковъ**.

Помощникъ его, Тит. Сов. Иванъ Кузьмичъ **Бобровъ**.

Кассиръ, Губ. Секр. Іустинъ Макаровичъ **Бахматенковъ**.

Подсолнечной:

Кассиръ, Кол. Секр. Владиміръ Яковлевичъ **Сюлькъ**.

Крюковской:

Кассиръ, Кол. Секр. Леопольдъ Ивановичъ **Косецкій**.

Химской:

Кассиръ, Кол. Секр. Іосифъ Даниловичъ **Стефановскій**.

Московской:

Начальникъ станціи, Тит. Сов. Николай Семеновичъ **Скорняковъ**.

Помощники его: Тит. Сов. Викторъ Францовичъ **Эглау**.

» » Кол. Секр. Михаилъ Николаевичъ **Пастуховъ**.

Кассиры: Кол. Секр. Константинъ Николаевичъ **Щекинъ**.

» Кол. Секр. Павелъ Августинovichъ **Штюмеръ**.

» Кол. Секр. Николай Ивановичъ **Шилецкій**.

» Кол. Секр. Иванъ Владиміровичъ **Леонтьевъ**.

» Губ. Секр. Дмитрій Дмитриевичъ **Высоцкій**.

ПО ТОВАРНОЙ СЛУЖБѢ:

КОНТРОЛЬНОГО ОТДѢЛЕНІЯ:

Главный Контролеръ, Кол. Сов. Борисъ Петровичъ **Соболевскій**.

Дѣлопроизводитель, Кол. Секр. Даніилъ Егоровичъ **Миклуха**.

Помощники дѣлопроизводителя: Титул. Совѣтн. Владиміръ Адамовичъ
Рогальскій.

» » Губер. Секр. Петръ Николаевичъ
Топальскій.

» » Кол. Регист. Никифоръ Васильевичъ
Сопруновъ

Бухгалтеры: Титул. Сов. Феликсъ Францовичъ **Хашковскій.**

» Губ. Секр. Григорій Родіоновичъ **Леоновъ.**

» Кол. Регист. Эдмундъ Вильямовичъ **Воль.**

» Кол. Регист. Павелъ Яковлевичъ **Бѣляминъ.**

Чиновникъ подвижнаго контроля, Надв. Совѣтн. Иванъ Никитичъ
Поллопинъ.

НА ТОВАРНЫХЪ СТАНЦІЯХЪ :

С.-Петербургской :

Исправ. должн. начал. станціи, Кол. Секр. Николай Константиновичъ
Іевлевъ.

Смотрит. нагруз. двора, Кол. Секр. Федотъ Герасим. **Герасимовъ**
Помощ. бухгалтера, Губ Секр. Валер. Александровичъ **Кушниковъ.**
Помощ. бухгалтера, неимѣющій чина двор. Александръ Васильевичъ
Дубасовъ.

Любанской :

Начальникъ станціи, Тит. Сов. Александръ Федоровичъ **Казинъ**

Валдайской :

Смотритель станціи, неимѣющій чина Дмитрій Федотовичъ **Анихановъ.**

Осташковской :

Начальникъ станціи, Кол. Ассес. Викторъ Емельяновичъ **Гаевскій.**

Тверской :

Исправляющій должность помощ. начальника ст., Тит. Сов. Алексѣй
Ивановичъ **Цятницкій.**

Бухгалтеръ, Кол. Регист. Іосифъ Кацпер. **Ностичъ.**

Московской:

Начальникъ станціи, Провинц. Сек. Анд. Анд. **Грейбергъ.**
Помощникъ его, Кол. Секр. Александръ Осиповичъ **Далецкій.**
Помощникъ его, Губ. Секр. Михаилъ Дмитріевичъ **Кириловъ.**
Секретарь при помощ. Нач. дороги по товар. службѣ, Кол Регист.
Михаилъ Михайловичъ **Барановъ.**

ПОЛИЦЕЙСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГИ:

Нач. Полиц. Упр. Полков. Александръ Отт. фонъ-**Либгартъ.**
Казначей, Штабсъ-Капит. Тимоф. Назар. **Анисимовъ.**

НАЧАЛЬНИКИ ОТДѢЛЕНІЯ СЕГО УПРАВЛЕНІЯ:

- I. Капитанъ, Дмитрій Александровичъ **Карновъ.**
 - II. Капитанъ, Никита Федотовичъ **Федотовъ.**
 - III. Штабсъ-Капитанъ Александръ Михайловичъ **Сосіонковъ.**
 - IV. Капитанъ Николай Дмитріевичъ **Дубасовъ.**
 - V. Штабсъ-Капитанъ Александръ Архиповичъ **Ломоносовъ.**
- Медикъ I Отд. Надв. Сов. Федоръ Семеновичъ **Шютцъ.**
» II » Колл. Ассес. Иванъ Порфиоровичъ **Сидорскій.**
» III » Надв. Сов. Павелъ Петровичъ **Торопогрицкій.**
» IV и V Отд. Надв. Сов. Николай Мартыновичъ **Шульдъ.**

**2. МОСКОВСКО-СЕРПУХОВСКОЙ УЧАСТОКЪ КУРСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.**

(Управленіе находится въ Москвѣ).

Завѣдывающій движеніемъ, Инженеръ Подполков. Павелъ Захаровичъ
Клевецкій.

ЕГО КАНЦЕЛЯРІЯ:

Письмоводитель, Подпоручикъ Юлій Карловичъ Баронъ **Фитингофъ-Шель.**

Завѣдывающимъ столомъ подвижнаго состава, Инженеръ Технологъ
Иванъ Ивановичъ Бернеръ.

Младшіе счетоводы: Иванъ Андреевичъ **Ренгардтъ.**

» » Викторъ Дмитріевичъ **Душкинъ.**

Дѣлопроизводитель стола движенія, Дворянинъ Павелъ Павловичъ
Игнаціусъ.

Главный Бухгалтеръ, Кол. Ассес. Иванъ Николаевичъ **Щербацкій.**

Бухгалтеръ, Павелъ Федоровичъ **Журавлевъ.**

Кассиръ, Власъ Тимофѣевичъ **Соколовъ.**

Старшій Контролеръ, Губ. Секр. Константинъ Николаевичъ **Савинъ.**

Дѣлопроизводитель, Надв. Сов. Яковъ Ѳедоровичъ **Алексѣевъ.**

Помощникъ его, Отставн. юнкеръ Артуръ Францовичъ **Гинборъ.**

Медикъ, Дворянинъ Иванъ Андреевичъ Графъ **Мамуна.**

СЛУЖБА РЕМОНТА ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Начальникъ 1-й дистанціи: Инженеръ Поручикъ Андрей Николаевичъ
Горчаковъ.

Начальникъ 2-й дистанціи: Инженеръ Поручикъ Ѳедоръ Ѳедоровичъ
Шуберскій.

С Л У Ж Б А С Т А Н Ц І О Н Н А Я.

СТАНЦІЯ МОСКОВСКАЯ.

ПО ПАССАЖИРСКОМУ ДВИЖЕНІЮ:

Начальникъ станціи, Отставн. Штабсъ-Ротмист. Иванъ Алексѣевичъ
Чагинъ.

Кассиръ I и II класса, Корнетъ Иванъ Александровичъ **Ляховичъ.**

» III » Прапорщ. Василій Васильевичъ **Храповицкій.**

Багажн. Кассиръ, Титулярн. Совѣтн. Яковъ Ивановичъ **Чиримовъ.**

ПО ТОВАРНОЙ СТАНЦІИ:

Начальникъ станціи, Губ. Секр. Ѳедоръ Николаевичъ **Назаровъ.**

СТАНЦІЯ СЕРПУХОВСКАЯ.

Начальникъ станціи, отставной Штабсъ-Капитанъ Николай Яковле-
вичъ **Рыбаковъ**.

Кассиръ I и II класса, отставной Поручикъ Илларионъ Тимофѣевичъ
Гинглятъ.

Кассиръ III класса, Иванъ Алексѣевичъ **Варгинъ**.

Багажный кассиръ, Николай Ивановичъ **Волковъ**.

ПО ТОВАРНОЙ СЛУЖБѢ:

Кассиръ, Губернскій Секретарь Сергѣй Ивановичъ **Кружковъ**.

СТАНЦІЯ ЦАРИЦЫНО.

Начальникъ станціи, отст. Губ. Секр. Иванъ Алексѣевичъ **Феофтистовъ**.

СТАНЦІЯ ПОДОЛЬСКАЯ.

Начальникъ станціи, отставной Коллеж. Регистр. Аркадій Васильевичъ
Максимовскій.

СТАНЦІЯ МОЛОДИ.

Начальн. станціи, отстав. Губ. Секр. Иванъ Алексѣевичъ **Числовъ**.

СТАНЦІЯ ЛОПАСНЯ.

Начальникъ станціи, отставной Поручикъ Александръ Андреевичъ
Герольдштейнъ.

СЛУЖБА ТЕЛЕГРАФА.

ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Ревизоръ телеграфа, почет. гражд. Алексѣй **Алтабашевъ**.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА.

ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Механикъ, великобританск. подд. Василій Романовичъ **Девисонъ**.

Оберъ-Машинистъ, **Михельсонъ**.

СЛУЖБА МАГАЗИНА.

Завѣд. магазиномъ, почетный гражд. Николай Ильичъ **Косаревъ**.

3. ГРУШЕВСКО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ИНСПЕКЦІЯ ОТЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

(Въ Новочеркасскѣ).

ИНСПЕКТОРЪ

Штабсъ-Капитанъ Павелъ Викторовичъ Трунинъ.

Управленіе дорогою.

(Въ г. Новочеркасскѣ).

КОМИТЕТЪ.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ

**Войсковой Наказный Атаманъ Войска Донскаго, Генералъ-Адъютантъ
Александръ Львовичъ Потаповъ.**

ЧЛЕНЫ:

Начальникъ Штаба, Генералъ-Маіоръ Павелъ Степановичъ Ооминъ.

Подполковникъ Модестъ Алексѣевичъ Ягодинъ.

Подполковникъ Василій Степановичъ Ооминъ.

**Начальникъ дороги, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Баронъ Оскаръ
Оедоровичъ Фонъ-Ганъ.**

Управленіе дороги.

(Въ г. Новочеркасскѣ).

**Начальникъ дороги, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Баронъ Оскаръ
Оедоровичъ Фонъ-Ганъ.**

**Начальникъ ремонта путей, сооруженій и зданій и начальникъ дви-
женія, Инженеръ-Поручикъ Орестъ Поліеновичъ Вяземскій.**

**Завѣдывающій подвижнымъ составомъ и мастерскими, Хорунжій
Илья Тимоѣевичъ Овчинниковъ.**

4. БАЛТО-ОДЕССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(Управленіе находится въ г. Одессѣ).

Завѣдывающій движеніемъ, Инженеръ-Капитанъ Николай Васильевичъ
Клименко.

Помощникъ его, Инженеръ-Поручикъ Баронъ Владиміръ Романовичъ
Унгернъ-Штернбергъ.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

Правитель дѣлъ, Титулярный Совѣтникъ **Воротницкій.**

Начальникъ технического стола, Гражданскій Инженеръ **Кубацкій.**

Главный бухгалтеръ, дворянинъ **Березовскій.**

Главный контролеръ, австрійскій подданный **Далешаль.**

Главный механикъ, австрійс. поддан. **Шмидтъ-фонъ-Шмидтфельдъ.**

Казначей, Капитанъ **Васильевъ.**

Полиціймейстеръ, Штабсъ-Капитанъ **Вольпертъ.**

Начальникъ 1-й дистанціи, дворянинъ Павелъ **Сафіано.**

Начальникъ 2-й дистан., Гражданскій Инженеръ Николай Андреевичъ
Лишинъ.

Начальникъ 3-й дистанціи, отставной Штабсъ-Капитанъ Владиміръ
Демидовичъ **Пароеновъ.**

Б. УПРАВЛЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ СТРОЯЩИХСЯ.

1. МОСКОВСКО-КУРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

УПРАВЛЕНІЕ РАБОТАМИ.

(Въ Москвѣ).

Начальникъ работъ, Инженеръ-Генераль-Маіоръ Василій Степановичъ
Семичевъ.

Помощникъ его, Инженеръ-Подполковникъ Александръ Ивановичъ
Фалевичъ.

При Управленіи: Инженеръ-Поручикъ Максимиліанъ Тимоѣевичъ
Бершовъ.

Инженеръ-Поручикъ, Петръ Николаевичъ **Таупли.**

Правитель дѣлъ, **Полторацкій.**

Бухгалтеръ, **Арнольди.**

ГОРОДСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ

Съ вѣтвію къ Николаевской дорогѣ.

(Въ Москвѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Капитанъ Петръ Петровичъ **Грекъ.**

I ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Москвы до Серпухова.

(Въ Москвѣ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Подполковникъ Игнатій Петровичъ
Павловскій.

При Отдѣленіи, Инженеръ-Поручикъ Станиславъ Игнатьевичъ **Янушевскій.**

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

1-го: Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Михаилъ Лукичъ **Бернацкій.**

2-го: Инженеръ-Поручикъ Михаилъ Игнатьевичъ **Ясюковичъ.**

3 и 4-го: Инженеръ-Поручикъ Дмитрій Дмитріевичъ **Нероновъ.**

5-го: Инженеръ-Капитанъ Алексѣй Николаевичъ **Еремѣевъ.**

II ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ г. Серпухова до г. Тулы.

(Въ Тулѣ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Николай Петровичъ **Хлуденевъ.**

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

- 1-го: Инженеръ-Поручикъ Николай Осиповичъ **Кульжинскій**.
- 2-го: Инженеръ-Поручикъ Николай Михайловичъ **Вильбрехтъ**.
- 3-го: Инженеръ-Поручикъ Иванъ Аркадіевичъ **Астафьевъ**.
- 4-го: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Дмитріевичъ **Семичевъ 3.**

III ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Тулы до Скуратова.

(Въ Тулѣ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Баронъ Рудольфъ Александровичъ **Штейнгель**.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

- 1-го: Инженеръ-Поручикъ Юлій Семеновичъ **Мяновскій**.
- 2-го: Инженеръ-Поручикъ Валентинъ Степановичъ **Линда**.
- 3-го: Инженеръ-Поручикъ Борисъ Александровичъ **Риппась**.
- 4-го: Инженеръ-Поручикъ Николай Викторовичъ **Бернацкій 4.**

IV ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Скуратова до г. Орла.

(Въ Орлѣ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Валеріанъ Александровичъ **Титовъ**.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

- 1-го: Инженеръ-Поручикъ Ипполитъ Ѳедоровичъ **Бѣлоусовичъ**.
- 2-го: Инженеръ-Штабсъ-Капит. Владиміръ Михайловичъ **Верховскій**.
- 3-го: Инженеръ-Поручикъ Викторъ Ѳедоровичъ **Голубевъ**.
- 4-го: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Павловичъ **Авдуловъ**

V ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Орла до г. Курска.

(Въ Курскѣ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Полковникъ Владиславъ Осиповичъ **Кереновскій**.

При Отдѣленіи: Инженеръ-Поручикъ Яковъ Яковлевичъ **Горбуновъ**.

Инженеръ-Поручикъ Людвигъ Петровичъ **Янчевскій**.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

1-го: Инженеръ-Поручикъ Иванъ Семеновичъ **Величко**.

2-го: Инженеръ-Поручикъ Альфонсъ Іосифовичъ **Вержинскій**.

3-го: Инженеръ-Поручикъ Николай Леонидовичъ **Фуфаевскій**.

4-го: Инженеръ-Поручикъ Константинъ Яковлевичъ **Михайловскій**.

5-го: Инженеръ-Капитанъ Александръ Васильевичъ **Барминскій**.

2. КІЕВО-БАЛТСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦІЯ.

(Въ г. Кіевѣ).

Начальникъ инспекціи, Инженеръ Генералъ-Маіоръ Сергѣй Сергѣевичъ **Бобрищевъ-Пушкинъ**.

Помощникъ его, Инженеръ Подполков. Іосифъ Ѳедоровичъ **Гейнрихъ**.

Состоящій по особымъ порученіямъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Егоръ Степановичъ **Головачевъ 2**.

Бухгалтеръ и правитель дѣлъ, **Бобрищевъ-Пушкинъ**.

УЧАСТКОВЫЕ ИНСПЕКТОРЫ НА ЛИНИИ:

Инженеръ Штабсъ-Капитанъ Константинъ Иринарховичъ **Замятинъ**.

Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Михаилъ Адольфовичъ **Бенземанъ**.

Инженеръ-Поручики: Николай Ивановичъ **Ярошъ** и Владиміръ Осиповичъ **Ладанъ**.

УПРАВЛЕНІЕ ПРЕДПРИЯТІЕМЪ.

ТОВАРИЩЕСТВО: принявшее на себя постройку дороги по контракту 24 Мая 1866 г., подъ фирмою: **Де-Вріеръ, Шакенъ, Брюно и К°:** Баронъ Адольфъ **Де-Вріеръ**, администраторъ Генеральнаго Банка въ Брюсселѣ.

Пьеръ **Шакенъ**, контракторъ желѣзныхъ дорогъ, въ Парижѣ.

Адріанъ Бенуа **Брюно**, контракторъ желѣз. дорогъ, въ Брюсселѣ.

Робертъ Уилльямсъ **Кеннардъ**, президентъ нѣсколькихъ обществъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ Лондонѣ.

Андре **Лаграндъ-Дюмонсо**, президентъ Генеральнаго Банка, въ Брюсселѣ.

Адольфъ Густавъ **Блезъ-де-Вожъ**, администраторъ желѣзныхъ дорогъ, въ Парижѣ.

Жанъ Франсуа **Кайль**, мануфактуристъ, въ Парижѣ.

Антуанъ Люи **Шейлюсъ**, негоціантъ, въ Парижѣ.

Амедей Абель **Фильель-Броги**, Инженеръ.

Фердинандъ Луи Феликсъ **Калье**, инженеръ, въ Парижѣ.

Жюль Сезаръ **Гуэль**, инженеръ, въ Парижѣ.

Общество **Фивъ-Лиль**, съ отвѣтственностью, ограниченою капиталомъ въ 6 000 000 франковъ, въ Парижѣ.

(Контора Товарищества въ Парижѣ).

УПРАВЛЕНІЕ РАБОТАМИ ВЪ РОССИИ.

Повѣренный отъ Товарищества, компаніонъ, иностранецъ, инженеръ Амедей Абель **Фильель-Броги**.

Начальникъ технического бюро, иностранецъ, инженеръ Павелъ **Леталь**.

Завѣдывающій сборкою мостовъ и установкою принадлежностей дороги, иностранецъ, инженеръ Августъ **Дидонъ**.

Архитекторъ, художникъ Иванъ Станиславовичъ **Вишневскій**.

Кассиръ и бухгалтеръ, **Лелонгъ**.

Помощникъ бухгалтера, **Гежлингъ**.

Юрисконсультъ, **Девелетъ**.

Переводчикъ, **Брюль**.

І ОТДѢЛЕНІЕ.

(Отъ Кіева до Жмеринки, 282 версты).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Подполковникъ Николай Николаевичъ **Петерсъ**.

Помощникъ его, Инженеръ, иностранецъ Генрихъ **Монье-де-Тальядъ**.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

1-го: Гражданскій Инженеръ **Вернеръ**.

2-го: Инженеръ-Поручикъ, Станиславъ Ивановичъ **Войцеховскій 2**.

3-го: Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Николай Михайлов. **Сентянинъ 2**.

4-го: Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Михаилъ Николаевичъ **Измайловъ**.

НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІИ:

2-й: Инженеръ-Поручикъ Михаилъ Степановичъ **Стойковъ**.

3-й: Инженеръ-Поручикъ Дмитрій Якимовичъ **Андреевскій**.

4-й: Инженеръ-Поручикъ Павелъ Петровичъ **Василевскій**.

5-й: Инженеръ Поручикъ Владиміръ Николаевичъ **Мандражи**.

6-й: Инженеръ-Поручикъ Петръ Димитріевичъ **Филиповскій**.

7-й: Инженеръ Подпоручикъ Михаилъ Павловичъ **Домбровскій**.

8-й: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Осиповичъ **Бочковскій**.

9-й: Гражданскій Инженеръ Павелъ Александровичъ **Усовъ**.

10-й: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Александровичъ **Усовъ**.

11-й: Инженеръ-Поручикъ Николай Тимофеевичъ **Серебряковъ**.

ІІ ОТДѢЛЕНІЕ

(Отъ Жмеринки до Балты, 172 версты).

Начальникъ Отдѣленія, Гражданскій Инженеръ **Дейтъ**.

Помощникъ его, Инженеръ-Поручикъ Викентій Дмитріевичъ **Залеманъ**.

Бухгалтеръ, **Мартошъ**.

НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІИ :

1-й: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Константиновичъ **Цейзихъ**.

2-й: Инженеръ-Поручикъ Николай Васильевичъ **Васильевъ**.

3-й: Инженеръ-Поручикъ Евгеній Васильевичъ **Васильевъ**.

4-й: Инженеръ **Кретьень**.

5-й: Инженеръ-Поручикъ Владиславъ Андреевичъ **Коржибскій**.

III ОТДѢЛЕНІЕ.

(Отъ Жмеринки до Волочиска, 167 верстъ).

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Подполковникъ Игнатій Петровичъ **Павловскій**.

Помощникъ его, Инженеръ **Самсонъ**.

Начальникъ бюро изысканій, **Сестеръ**.

Бухгалтеръ, **Буске**.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

1-го: Инженеръ-Поручикъ Владиміръ Павловичъ **Абдуловъ**.

Помощникъ его, Инженеръ-Поручикъ Константинъ Викентьевичъ **Мицкевичъ 4**.

2-го: Инженеръ-Поручикъ Генрихъ Андреевичъ **Бунге**.

3-го: Инженеръ-Поручикъ Левъ Ксаверіевичъ **Гноинскій**.

4-го: Инженеръ-Поручикъ Александръ Яковлевичъ **Бабиновъ**.

5-го: Инженеръ-Штабсъ-Капит. Александръ Николаевичъ **Петерсъ 2**.

3. БАЛТО-ЕЛИСАВЕТГРАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОРЪ.

Инспекторъ Балто-Одесской и Балто-Елисаветградской желѣзныхъ дорогъ, Инженеръ-Подполковникъ Сергій Семеновичъ **Корсаковъ**.

(Въ г. Одессѣ).

УПРАВЛЕНІЕ РАБОТАМИ.

(Въ г. Одессѣ).

Строитель дороги по контракту 12 Мая 1865 года, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Камергеръ Баронъ Константинъ Константиновичъ **Унгернъ-Штернбергъ**.

СОВѢЩАТЕЛЬНЫЙ СОВѢТЪ.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Баронъ Константинъ Константиновичъ Унгернъ-Штернбергъ.
Главный Инженеръ, Мюльэйзенъ.

ЧЛЕНЫ:

Коммисаръ отъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губерна-
тора, Коллежскій Совѣтникъ Баронъ Кноррингъ.

Завѣдывающій административною частью, Дѣйствительный Статскій
Совѣтникъ Рудницкій.

Главный Контролеръ, Штапельбергъ.

Кассиръ, Прейсъ.

Главный Инженеръ, иностранецъ Мюльэйзенъ.

Начальникъ технического бюро, Инженеръ-Поручикъ Велиховъ.

Начальникъ I участка (отъ Балты до Ольвіополя) Инженеръ Обо-
мѣевскій.

Начальникъ II участка, Инженеръ Опольскій.

» III » Инженеръ Экеспарре.

Строитель моста чрезъ рѣку Бугъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ
Венгржиновичъ.

Архитекторы: Лонскій и Озмидовъ.

Приемщикъ рельсовъ и мостовъ за границей, Инженеръ-Поручикъ
Кисляевскій.

В. МѢСТНЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЯ ИНСПЕКЦІИ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

1. С. ПЕТЕРБУРГГО-ВАРШАВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Инспекторъ, Инженеръ-Полковникъ Владиміръ Ивановичъ **Граве 1.**
Письмоводитель, Титулярн. Совѣтн. Александръ Ивановичъ **Земмеръ.**
(Канцелярія помѣщается въ С. Петербургѣ, на Гороховой улицѣ, у Семеновскаго моста, въ д. Михайлова).

Помощ. Инспектора, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Михаилъ Дмитріевичъ **Селивановъ** (въ С. Петербургѣ).

Помощ. Инспектора, Инженеръ-Подполковникъ Ѳедоръ Эдуардовичъ **Шульманъ** (въ Варшавѣ).

СОСТОЯЩІЕ ПРИ ИНСПЕКЦІИ:

Инжен.-Поручикъ Алексѣй Николаевичъ **Менцовъ** (въ С. Петербургѣ).

Инжен.-Поручикъ Владиміръ Германовичъ **Бернардъ** (въ Динабургѣ).

Инж.-Штабсъ-Кап. Георгій Константиновичъ **Коковцевъ** (въ Вильнѣ).

Инж.-Штабсъ-Кап. Владиміръ Николаевичъ **Тенишевъ** (въ Варшавѣ).

ПОЛИЦЕЙСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ:

Начальникъ, Корпуса Жандарм. Полковникъ Александръ Николаевичъ **Житковъ** (въ Вильнѣ).

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ:

С. Петербургскаго, Корп. Жанд. Кап. Дмитрій Петровичъ **Петровскій.**

Псковскаго, Корп. Жанд. Поруч. Андрей Ивановичъ **Латухинъ.**

Динабургскаго, Корп. Жанд. Кап. Егоръ Васильевичъ **Енакіевъ.**

Виленскаго, Корп. Жанд. Поручикъ **Розенблотъ.**

Гродненскаго, Корп. Жанд. Шт.-Кап. Леопольдъ Александровичъ **Геръ.**

Бѣлостокскаго, Корп. Жанд. Поруч. Павелъ Александровичъ **Смагинъ.**

Варшавскаго, Корп. Жанд. Кап. Николай Ивановичъ **Новаковскій.**

Ковенскаго, Корп. Жанд. Кап. Эмилій Гоппардовичъ **Виттихъ.**

2. ЦАРСКОСЕЛЬСКОЙ И ПЕТЕРГОФСКОЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инспекторъ, Инженеръ-Подполк. Николай Ефремовичъ Адамовичъ.

(Въ С. Петербургѣ, на станціи Петергофской желѣзной дороги).

3. МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Инспекторъ, Инженеръ-Подполк. Александръ Александровичъ Казначеевъ (въ Москвѣ).

Помощникъ, Инженеръ-Подполк. Викторъ Аѳанасьевичъ Корибутъ-Дашкевичъ.

ПОЛИЦЕЙСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ:

Начальникъ, Корп. Жанд. Штабсъ-Капит. Николай Вильгельмовичъ Рупертъ (въ Москвѣ).

Помощникъ, Корп. Жанд. Штабсъ-Капитанъ Николай Ивановичъ Малышевъ (въ Нижнемъ-Новгородѣ).

4. РИГО-ДИНАБУРГСКОЙ И ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКОЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инспекторъ, Инженеръ-Полков. Баронъ Петръ Петровичъ фонъ-дербъ-Паленъ (въ Ригѣ).

Помощникъ, Поручикъ Аркадій Николаевичъ Нефедьевъ.

ПОЛИЦЕЙСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ:

Начальникъ, Корп. Жанд. Шт.-Кап. Гейнрихъ Эдуардовичъ Плато.

Помощникъ, Корп. Жанд. Поручикъ Шлезингеръ.

5. МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ, МОСКОВСКО-РЯЗАНСКОЙ, РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКОЙ И РЯЖСКО-МОРШАНСКОЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Инспекторъ Инжен.-Подполк. Дмитрій Павловичъ Зуевъ (въ Москвѣ).

ПОЛИЦЕЙСКОЕ УПРАВЛЕНІЕ:

Начальникъ, Корп. Жанд. Штабсъ-Капитанъ Аркадій Гавриловичъ Ларионовъ.

6. ВОЛГО-ДОНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Инспекторъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Константинъ Карловичъ Гольмстремъ (въ Царицынѣ).

**Г. УПРАВЛЕНІЯ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,
ОТКРЫТЫХЪ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ.**

**1. ГЛАВНОЕ ОБЩЕСТВО РОССИЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ
ДОРОГЪ.**

С О В ъ Т ъ У П Р А В Л Е Н І Я .

(Въ С. Петербургѣ, на Итальянской, въ домѣ Общества).

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Шталмейстеръ Высочайшаго Двора, Графъ Григорій Александровичъ Строгановъ.

ВИЦЕ-ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Членъ отъ Правительства, Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Дмитрій Ивановичъ **Журавскій**.

ЧЛЕНЫ:

ОТЪ ОБЩЕСТВА:

Коммерціи Совѣтникъ Егоръ Егоровичъ **Брандтъ**.

Негоціантъ Самуиль Васильевичъ **Гвейеръ**.

Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Станиславъ Валеріановичъ **Кербедзь**.

Генералъ-Лейтенантъ Графъ Николай Матвѣевичъ **Ламсдорфъ**.

Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Алексѣй Иракліевичъ **Левшинъ**.

Повѣренныя иностранныхъ членовъ Совѣта, Г. Говинъ де-Траншеръ.

» » » » Г. Джюттингъ.

ОТЪ ПРАВИТЕЛЬСТВА:

Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Вячеславъ Дмитріевичъ **Евреиновъ**.

Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Николай Ивановичъ **Липинъ**.

Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Иванъ Николаевичъ **Колесовъ**.

СОСТОЯЩІЕ ПРИ СОВѢТѢ:

Юрисконсультъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Николай Николаевичъ **Колесовъ**.

Юрисконсультъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтн. Авксентій Авксентіевичъ **Потаповичъ**.

По особымъ порученіямъ: Инженеръ - Подполковникъ Андрей Николаевичъ **Тесьминъ**.

» » » Инженеръ-Подполковникъ Игнатій Осиповичъ **Дунинъ**.

» » » Инженеръ, Иванъ Ивановичъ **Блумъ**.

» » » Инж.-Поруч. Просперъ Васильевичъ **Воль**.

» » » Дмитрій Францевичъ **Бендеръ**.

» » » Николай Ивановичъ **Журавскій**.

» » » Людвигъ Ивановичъ **Перль**.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПРАВЛЕНИЕ.

ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТАРИАТЪ.

Главный Секретарь, Статскій Совѣтникъ Иванъ Евграфовичъ **Егоровъ**.

Столonaчальники: Дмитрій Васильевичъ **Залеманъ**.

» Иванъ Ѳедоровичъ **Энцель**.

ФИНАНСОВОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

Начальникъ Отдѣленія, Александръ Христіановичъ **фонъ-Таль**.

ГЛАВНОЕ СЧЕТОВОДСТВО.

Начальникъ счетоводства, Егоръ Егоровичъ **Жоржень**.

Столonaчальники: Владиміръ Петровичъ **Мещериновъ**.

» Егоръ Андреевичъ **Рубекъ**.

ГЛАВНАЯ КАССА.

Главный Кассиръ, Юлій Леонтьевичъ **Бенуа**.

Помощникъ его, Артуръ Павловичъ **Яворскій**.

Начальникъ стола акцій и облигацій, Николай Николаевичъ **Шилль**.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ-Подполковникъ Романъ Сигизмундовичъ **Поплавскій**.

Столonaчальники: Инж.-Штабсъ-Кап. Петръ Петровичъ **Михальцевъ**.

» Инжен.-Штабсъ-Капитанъ Ефимъ Никитичъ **Заика**.

» Павелъ Ѳедоровичъ **Штюрмеръ**.

ОТДѢЛЕНІЕ ЭКСПЛУАТАЦІИ И КОММЕРЦІИ.

Начальникъ Отдѣленія, Францъ Егоровичъ **Фельдманъ**.

Столonaчальникъ, Константинъ Александровичъ **Долматовъ**.

ЛИТОГРАФІЯ ОБЩЕСТВА.

Завѣдывающій Литографіею, Августъ **Юришъ**.

МАГАЗИННОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

Начальникъ, Владиміръ Карловичъ **Креберъ.**

Столоначальники: Г. Бухгольцъ.

» Г. Сальмонъ.

Главный Смотритель магазина, Г. Дюфуръ.

ГЛАВНЫЙ ДОКТОРЪ ОБЩЕСТВА.

Дѣйств. Стат. Совѣтникъ Генрихъ Казиміровичъ **Кулаковскій.**

**а) С.-ПЕТЕРБУРГО-ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА
СЪ ВѢТВІЮ КЪ ПРУССКОЙ ГРАНИЦѢ.**

(Управленіе дороги находится въ С. Петербургѣ, на станціи дороги).

ДИРЕКТОРЪ.

Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Владиміръ Антоновичъ **Данненштернъ.**

ПОМОЩНИКЪ ДИРЕКТОРА.

Инженеръ-Полковникъ Петръ Ивановичъ **Собко.**

КАНЦЕЛЯРІЯ ДИРЕКТОРА.

Секретарь Иванъ Ивановичъ **Святскій.**

СЛУЖБА ДВИЖЕНІЯ.

Начальникъ, Г. **Алькіе.**

Помощникъ, Василій Васильевичъ **Кистеръ.**

Состоящіе при Начальникѣ движенія для особыхъ порученій: Михаилъ Александровичъ **Ротчевъ.**

Фердинандъ Станиславовичъ **Яросевичъ.**

Начальники столовъ службы: Василій Карловичъ **Майеръ.**

» » » Теодоръ Карловичъ **Рехенбергъ.**

» » » Петръ Петровичъ **Гаве.**

ОТДѢЛЕНІЕ ТЕЛЕГРАФА.

Начальникъ телеграфнаго управленія, Полковникъ Николай Карловичъ **Фонъ-Шталь**.

Помощникъ его, **Г. Гюйе**.

СЛУЖБА НА ЛИНІИ.

I ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ С. Петербурга до Острова.

(Въ С. Петербургѣ.)

Начальникъ Отдѣленія Владиславъ Осиповичъ **Блуесъ**.

II ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Острова до Свенцянь

(Въ г. Динабургѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Сергѣй Осиповичъ **Низгурицеръ**.

III ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Свенцянь до Вержболова.

(Въ г. Вильнѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Баронъ Романъ Карловичъ **Каульбарсъ**.

IV ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Вильно до Варшавы.

(Въ г. Варшавѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, **Г. Лессансъ**.

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.

Главный Инженеръ, **Г. Энгельманнъ**

КАНЦЕЛЯРІЯ ГЛАВНАГО ИНЖЕНЕРА.

Исправляющій должность Начальника стола общихъ дѣлъ, **Андріановъ**.

Начальникъ технического стола, **Г. Кремеръ**.

Начальникъ счетнаго стола, **Г. Эренбургъ**.

Начальники статистическихъ столовъ, **Г. Арнольдъ** и **Г. Фонъ-Гранкъ**.

СЛУЖБА НА ЛИНІИ.

МАСТЕРСКІЯ ПАРОВОЗОВЪ И ТЕНДЕРОВЪ.

(Въ С. Петербургѣ.)

Инженеръ **Курцъ.**

ВАГОННЫЯ МАСТЕРСКІЯ.

(Въ С. Петербургѣ.)

Инженеръ **Батайлъ-Стратманъ.**

I ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ С. Петербурга до Динабурга.

(Въ С. Петербургѣ.)

Начальникъ Отдѣленія тяги **Г. Зоммеръ.**

II ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Динабурга до Вержболова.

(Въ г. Вильнѣ.)

Начальникъ Отдѣленія **Г. Геркенъ.**

СЛУЖБА РЕМОНТА ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Начальникъ, Инженеръ — Полковникъ **Петръ Ивановичъ Собко** (онъ же помощникъ Директора).

Состоящій при немъ, Инженеръ Вильгельмъ **Мюллеръ.**

Начальникъ технического стола, **Петръ Онуфріевичъ Сальмановичъ.**

Начальникъ счетнаго стола, **Александръ Ивановичъ Фуксъ.**

I ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ С. Петербурга до Острова.

(Въ С. Петербургѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ — Подполковникъ **Семень Ивановичъ Граве.**

II ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Острова до Свенцянь.

(Въ г. Динабургъ.)

Начальникъ Отдѣленія, Военный Инженеръ—Штабсъ-Капитанъ Карлъ
Логиновичъ **Мюллеръ.**

III ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Свенцянь до Оранъ и отъ Ландварова до Вержболова.

(Въ г. Вильнѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ—Поручикъ Иванъ Семеновичъ
Кологривовъ.

IV ОТДѢЛЕНІЕ

Отъ Оранъ до Варшавы.

(Въ г. Варшавѣ.)

Начальникъ Отдѣленія, Инженеръ—Капитанъ Николай Осиповичъ
Слободзинскій.

ОКРУЖНЫЕ ВРАЧИ НА ЛИНІИ:

Казиміръ Албертовичъ **Воловскій** (С. Петербургъ).

Георгій Даниловичъ **Нольтейнъ** (Псковъ).

Людвигъ Андреевичъ **Товянскій** (Динабургъ).

Михаилъ Ѳомичъ **Родзевичъ** (Вильно).

Г. Цукшта (Лапы).

Болеславъ Игнатьевичъ **Гепперъ** (Варшава).

Исаакъ Александровичъ **Фейнбергъ** (Ковно).

б) **МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.**

(Управленіе находится въ Москвѣ, у Андроньева монастыря, въ домѣ Панова).

ДИРЕКТОРЪ:

Инженеръ—Полковникъ Иванъ Ѳедоровичъ **Кенигъ.**

ПОМОЩНИКЪ ДИРЕКТОРА:

Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Иванъ Ѳедоровичъ **Рербергъ.**

КАНЦЕЛЯРІЯ ДИРЕКТОРА:

Правитель Канцеляріи, Михаилъ Александровичъ **Смагинъ.**

Столоначальникъ, Г. **Макаровъ.**

Коммерческаго отдѣленія столоначальникъ, Владиміръ Михайловичъ
Телѣгинъ.

Начальникъ счетнаго отдѣленія, Г. **Лутрейль.**

Столоначальники: Г. **Робержъ.**

» Г. **Фондаръ.**

КАССА:

Главный кассиръ, Г. **Ларсонъ.**

КОНТРОЛЬ СБОРОВЪ:

Начальникъ контроля, Г. **Роде.**

Столоначальникъ, Ахилесъ Николаевичъ **Бжескій.**

Столоначальники: Ѳеофилъ Ипполитовичъ **Зимнохъ.**

» Карлъ **Гурье.**

Магазиннаго управленія Начальникъ **Бельмонъ.**

Начальникъ подвижнаго контроля, Г. **Шазали.**

Начальникъ стола движенія, Эдуардъ Людвиговичъ **Скарадкевичъ.**

Начальникъ телеграфнаго управленія, Албертъ **Григровскій.**

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.

КАНЦЕЛЯРІЯ:

Столоначальникъ, Г. **Серенъ.**

Начальникъ счетнаго стола, Александръ **Бергъ.**

Начальникъ мастерскихъ (въ Ковровѣ), Военный Инженеръ-Капитанъ
Корнелій Семеновичъ **Рехневскій.**

Начальникъ мастерскихъ паровозовъ и тендеровъ, Г. Бишле.

Начальникъ вагонной мастерской, Г. Летразъ.

Начальникъ тяги, Юлій Террисъ.

СЛУЖБА РЕМОНТА ПУТИ И ЗДАНИЙ.

Начальникъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Иванъ Ѳеодоровичъ Рербергъ.

(онъ же Помощникъ Директора).

Помощникъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Иванъ Ивановичъ Ридель.

Начальникъ счетнаго стола (вакансія).

НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІЙ НА ЛИНИИ:

1-й дистанціи, Штабсъ-Капитанъ Николай Александровичъ Алехинъ.

2 » Техникъ Москвинъ.

3 » Гражданскій Инженеръ Карлъ Константиновичъ Фонъ-Шульцъ.

4 » Штабсъ-Капитанъ Карлъ Фердинандовичъ Фонъ-Таубе.

5 » Техникъ Улихъ.

6 » Штабсъ-Капитанъ Осипъ Каэтановичъ Красовскій.

ОКРУЖНЫЕ ВРАЧИ НА ЛИНИИ:

Ѳедоръ Ѳеодоровичъ Фе (Москва).

Радзиславъ Ивановичъ Якубовскій (Владиміръ).

Генрихъ Ѳеодоровичъ Штюрмеръ (Нижній-Новгородъ).

2. МОСКОВСКО-РЯЗАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВЛЕНІЕ.

(Въ Москвѣ, на станціи дороги).

Предсѣдатель, Титулярный Совѣтникъ Андрей Яковлевичъ Павловъ.

Членъ: Инженеръ-Генераль-Маіоръ Аполлинарій Каэтановичъ Красовскій.

Членъ: Надворный Совѣтникъ Матвѣй Григорьевичъ **Поповъ**.
Секретарь, Коллежскій Ассесоръ Сергѣй Петровичъ **Козновъ**.
Предсѣдатель Наблюдательнаго Комитета, Генералъ-Маіоръ Александръ
Борисовичъ **Козаковъ**.

СЧЕТНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ :

Кассиръ, Губернскій Секретарь Карлъ Ѳедоровичъ **Якоби**.
Бухгалтеръ, Николай Ивановичъ **Арабаджи**.
Контролеръ, Владиславъ Михайловичъ **Анковскій**.

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

УПРАВЛЯЮЩІЙ:

Военный Инженеръ-Капитанъ Николай Ивановичъ **Ильинъ**.

СЛУЖБА РЕМОНТА ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Инженеры: Инженеръ-Поручикъ Александръ Павловичъ **Ломоносовъ**.
» Инженеръ-Технологъ Адельбертъ Карловичъ **Гелингъ**.
» Инженеръ-Поручикъ Александръ Александровичъ **Юлшинъ**.

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.

Старшій инженеръ, иностранецъ Г. **Алле**.

КОММЕРЧЕСКАЯ ЧАСТЬ:

Начальникъ, Титулярный Совѣтникъ Константинъ Карловичъ **Келлеръ**.

ВРАЧИ НА ЛИНІИ:

Г. **Шуберскій** (въ Москвѣ).

Г. **Эвальдъ** (въ Рязани).

3. РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВЛЕНІЕ.

Предсѣдатель, Дѣйствит. Статскій Совѣтникъ Павелъ Григорьевичъ **Фонъ-Дервизъ.**

Члены: Банкиръ Андрей Андреевичъ **Колли.**

» Титулярный Совѣтникъ Константинъ Карловичъ **Келлеръ.**

» Банкиръ Левъ Ивановичъ **Борхардъ.**

Кандидаты: Инженеръ-Подполковникъ Карлъ Ѳедоровичъ **Фонъ-Меккъ.**

» Инженеръ-Капитанъ Владиміръ Ивановичъ **Новицкій.**

Секретарь, Инженеръ-Капитанъ Владиміръ Ивановичъ **Новицкій.**

СЧЕТНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

Кассиръ, Кол. Секр. Юлій Карловичъ **Шульцъ.**

Бухгалтеръ, Порфирій Павловичъ **Первухинъ.**

КОНТРОЛЬ.

Контролеръ **Эрнстъ-Галь.**

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Управляющій дорогою, Инженеръ-Капит. Николай Иванов. **Ильинъ.**

СЛУЖБА РЕМОНТА ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Инженеръ-Архитекторъ, Кол. Ассес. Иванъ Евграфовичъ **Ададуровъ.**

Инженеръ-Поручикъ Николай Павловичъ **Мейшгардъ.**

Гражданскій Инженеръ Кол. Секр. Константинъ Владиміровичъ **Со-
болевскій.**

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.

Старшій инженеръ, иностранецъ **Г. Орто.**

КОММЕРЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

Капитанъ-Лейтенантъ перваго ранга Николай Николаевичъ **Савинскій.**

ВРАЧИ НА ЛИНИИ:

Чулковъ (въ Рязани).

Нулло (въ Козловѣ).

4. РИГО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВЛЕНІЕ.

(Правленіе находится въ г. Ригѣ).

Предсѣдатель, **Г. Фонъ-Кубе.**

Вице-Предсѣдатель, **Г. Фальтинъ.**

Директоры: **Г. Голландеръ.**

» **Долматовъ.**

» **Робинсонъ.**

Правитель Канцеляріи, **Г. Мертенсъ.**

Юрисконсультъ, **Бинеманъ.**

ГЛАВНАЯ КАССА.

Кассиръ, **Г. Мюллеръ.**

Бухгалтеръ, **Г. Мушаты.**

ГЛАВНЫЙ КОНТРОЛЬ.

Оберъ-контролеръ, **Г. Шефферъ**

МАГАЗИННОЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Начальникъ, **Юргенсъ.**

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Управляющій дорогою, **Г. Долматовъ.**

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.

Начальникъ мастерскихъ, **Г. Фернесъ.**

ТЕЛЕГРАФНАЯ СЛУЖБА.

Начальникъ, **Г. Брокманъ.**

ВРАЧЕБНАЯ ЧАСТЬ.

Доктора: **Пликатусъ** (отъ Риги до Рингмундсгофа).

» **Шпонгольцъ** (отъ Рингмундсгофа до Штокмансгофа).

» **Асмусъ** (отъ Штокмансгофа до Ливенгофа.)

» **Пультрокъ** (отъ Ливенгофа до Динабурга).

РЕМОНТЪ ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Главный—Инженеръ, **Г. Беккеръ.**

Инженеръ I-го Отдѣленія, **Г. Геннигсъ.**

Инженеръ II-го Отдѣленія, **Крегеръ.**

5. ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(Мѣстопробываніе Общества въ Англіи).

АГЕНТСТВО.

(Находится въ г. Ригѣ).

Директоръ, Дѣйств. Статск. **Фонъ-Кубе.**

» Негоціантъ, **Джемсъ Армитстедъ.**

» Негоціантъ, **Джемсъ Гилль.**

Секретарь, **Бетлингъ.**

Казначей и бухгалтеръ, **Вильпертъ.**

Оберъ-контролеръ, **Шефферъ.**

Контролеры: **Борхертъ** и **Бирсеновскій.**

Начальникъ магазиннаго управленія, **Гирсенъ.**

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Управляющій дорогою, **Долматовъ.**

Помощникъ его, **Крюгеръ.**

Начальникъ мастерскихъ, **Фернесъ.**

Начальникъ телеграфной службы, **Брокманъ.**

РЕМОНТЪ ПУТИ И ЗДАНІЙ.

Главный-Инженеръ **Карлейль**, (онъ же и инженеръ I-й дистанціи.)

Инженеръ II-й дистанціи, **Г. Редеръ.**

ВРАЧЕБНАЯ ЧАСТЬ.

Доктора: **Боссе** (отъ Динабурга до Креславки).

» **Дидрихъ** (отъ Креславки до Дриссы).

» **Морозетти** (отъ Дриссы до Полоцка).

» **Линдбергъ** (отъ Полоцка до Сиротина).

» **Кенигъ** (отъ Сиротина до Витебска).

6. ВОЛГО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

СОВѢТЪ ОБЩЕСТВА.

(Мѣстопробываніе Совѣта и Правленія въ С. Петербургѣ.)

Члены: Дѣйствител. Стат. Совѣт. **Евгеній Ивановичъ Ламанскій.**

» Инженеръ-Генераль-Маіоръ **Дмитрій Ивановичъ Журавскій.**

» Капитанъ-Лейтенантъ, Князь **Эсперъ Алексѣевичъ Ухтомскій.**

» Инженеръ-Генераль-Лейтенантъ **Василій Евграфовичъ Самарскій-Быховецъ.**

» Генераль-Лейтенантъ **Иванъ Корниловичъ Максимовичъ.**

» Генераль-Лейтенантъ **Андрей Дмитріевичъ Кривцовъ.**

Члены: Дѣйств. Статск. Совѣтн. Карлъ Васильевичъ **Лерхе**.
» Дѣйств. Статск. Совѣтн. Дмитрій Ѳомичъ **Кобеко**.
» Статскій Совѣтн. Александръ Николаевичъ **Власовъ**.
» Инженеръ-Генераль-Маіоръ Василій Ивановичъ **Витковскій**.

ПРАВЛЕНІЕ.

Члены: Инженеръ-Генераль-Лейтен. Александръ Родіоновъ **Гернгросъ**.
» Статскій Совѣтникъ Павелъ Давидовичъ **Бражниковъ**.
» Инженеръ-Подполковникъ Гилларій Ѳадеевичъ **Пероттъ**.

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

(Въ г. Царицынѣ).

Управляющій дорогою, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Николай Алексѣевичъ **Саханскій**.

Контролеръ движенія, Инженеръ-Поручикъ Павелъ Петровъ **Апохаловъ**.

Начальникъ ремонта и движенія, Инженеръ-Поручикъ Евгений Николаевичъ **Стояновъ**.

Агентъ, Лейтенантъ Николай Филипповичъ **Викторовъ**.

Механикъ, Инженеръ-Технологъ Булатовъ.

7. ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВЛЕНІЕ.

(Въ С. Петербургѣ, въ домѣ Общества, гдѣ станція желѣзной дороги).

ДИРЕКТОРЫ:

Статскій Совѣтникъ Василій Павловичъ **Ефремовъ**.

Надворный Совѣтникъ, Баронъ Александръ Оттовичъ **Виттенгеймъ**.

Коллежскій Секретарь Александръ Ампліевичъ **Очкинъ**.

Почетный Гражданинъ Михаилъ Ѳомичъ **Михайловъ**.

КОНТОРА ПРАВЛЕНІЯ

Главный Бухгалтеръ, Леонтій Леонтьевичъ **Бенуа**.
Помощникъ его, Эдуардъ Гавриловичъ **Лагерквистъ**.
» » Константинъ Леонтьевичъ **Бенуа**.
Секретарь, Иванъ Алексѣевичъ **Игнатовъ**.
Контролеръ, Якимъ Власъевичъ **Федоровъ**.
Помощникъ его, Михаилъ Алексѣевичъ **Алексѣевъ**.

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Управляющій дорогою, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Василій Васильевичъ **Корвинъ-Круковской**.
Канцелярія, за Секретаря, — Инженеръ пути.
Инженеръ пути, Еѳимъ Никитичъ **Никитинъ**.
Помощникъ его, Александръ Никифоровичъ **Родионовъ**.
Смотритель матеріальнаго двора, Гавріилъ Наумовичъ **Кочетковъ**.
Начальникъ движенія, завѣдывающій С. Петербургской станціей,
Федоръ Ефимовичъ **Ренфельдъ**.
Начальники станцій: Царскосельской, Оттомаръ Даниловичъ **Пауль**.
» » Павловской, Юліанъ Марковичъ **Фонъ-Гоге**.
Старшій кассиръ на станціи С. Петербургской, Карлъ Ивановичъ
Фонъ-Бранденбургъ.
Старшіе кассиры на станціяхъ: Царскосельской, Алексѣй Федоровичъ
Кріулькинъ.
» » » » Павловской, Владиміръ Ивановичъ
Тарасовъ.
Начальникъ подвижнаго состава и завѣдывающій механическою частью
телеграфа, Василій Васильевичъ **Клопферъ**.
Газовый заводъ въ Павловскѣ: Техникъ Федоръ Иванов. **Баумгартенъ**.

8. ПЕТЕРГОФСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(Мѣстопробываніе Правленія въ С. Петербургѣ).

ВЛАДѢТЕЛЬ ДОРОГИ:

Тайный Совѣтникъ Баронъ Александръ Лсдвиговичъ Штиглицъ.

ДИРЕКТОРЫ:

Баденскій Генералъ-Консулъ, Константинъ Карловичъ Фелейзенъ.

Дворянинъ Александръ Христофоровичъ Таль.

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГИ.

Управляющій дорогою, Академикъ Василій Ивановичъ Бурда.

Инженеръ дороги, Техникъ Густавъ Ивановичъ Розмитальскій.

Бухгалтеръ, Владиміръ Ивановичъ Кракау.

Секретарь, Титул. Совѣт. Иванъ Ѳедоровичъ Венцель.

Помощникъ Бухгалтера, Почетный Гражданинъ Ѳедоръ Гандтофъ.

Контролеры: Почетный Гражданинъ Максимъ Климовъ.

Государственный крестьянинъ Ѳедоръ Сухановъ.

МАСТЕРСКІЯ:

Начальникъ паровозныхъ и каретныхъ мастерскихъ Шарль Баталь.

9. МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВЛЕНІЕ.

(Въ Москвѣ, на станціи дороги.)

ДИРЕКТОРЫ:

Надв. Совѣтн. Ѳедоръ Васильевичъ Чижовъ.

Почет. Гражд. Иванъ Ѳедоровичъ Мамонтовъ.

Статск. Сов. Павелъ Ивановичъ Кондратьевъ.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

Правитель дѣлъ, Александръ Гавриловичъ **Гавриловъ.**

Бухгалтеръ, Николай Васильевичъ **Павловъ.**

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Управляющій дорогою, Инженеръ-Капитанъ Вильгельмъ Александровичъ **Шмидтъ.**

Помощникъ управляющаго, Инженеръ-Поручикъ Иванъ Васильевичъ **Друри.**

Главный механикъ, Г. **Паттиссенъ.**

Врачъ, докторъ **Барановичъ.**

**Д. УПРАВЛЕНІЯ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
СТРОЯЩИХСЯ.**

РЯЖСКО-МОРШАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(Мѣстопробываніе Правленія Общества въ С. Петербургѣ).

ПРАВЛЕНІЕ.

Директоръ-Предсѣдатель, Дѣйств. Стат. Сов. Камергеръ Александръ Дмитриевичъ **Башмаковъ.**

Директоръ членъ : Инженеръ-Подполковникъ Александръ Васильевичъ **Полежаевъ.**

Директоръ членъ, Подпоручикъ Карлъ Оедоровичъ **Винбергъ.**

Дѣлопроизводитель, Кол. Ассес. Оедоръ Григорьевичъ **Сидоренко.**

Бухгалтеръ и контролеръ, Титулярн. Совѣтн. Викторъ Павловичъ **Ландцеръ.**

Кассиръ, Ревельскій гражданинъ Александръ Андреевичъ **Нераель.**

УПРАВЛЕНІЕ ДОРОГОЮ.

Начальникъ работъ, Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Евгеній Михайловичъ **Духовской.**

Начальники участковъ: Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Петръ Антоновичъ **Борейша.**

» » Инженеръ — Поручикъ Алексѣй Степановичъ **Петлинъ.**

Помощники ихъ: Гражданскій Инженеръ **Сальковъ.**

» » Гражданскій Инженеръ **Доброхотовъ.**



ГЛАВА II.

СОСТОЯНІЕ СѢТИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

къ 1 Января 1867 года.

I.

Общій взглядъ на состояніе сѣти.

Къ 1 Января 1867 года состояніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россійской Имперіи было слѣдующее:

Дорогъ, **открытыхъ для движенія, 19**, составляющихъ въ сложности протяженіе 4 332,1 версты.

Дорогъ **строющихся 7**, составляющихъ протяженіе 1 694,5 версты.

Дорогъ, **разрѣшенныхъ** и уступленныхъ частнымъ Обществамъ, но еще не начатыхъ, **3**, протяженіемъ 940 верстъ.

Общая сложность протяженія открытыхъ, строящихся и разрѣшенныхъ дорогъ составляла 6 966,6 версты.

Дорогъ **имѣющихся въ виду**, по которымъ представлены предложенія, или производились изслѣдованія и мѣстныя изысканія, но еще не разрѣшенныхъ или не уступленныхъ Правительствомъ, **3**, на протяженіи 1 713,3 верстъ.

Изъ числа дорогъ **открытыхъ для движенія**, находилось:

Въ предѣлахъ Имперіи 14 дорогъ, въ сложности
длиною 3 640,1 верстъ.

Въ Польскихъ губерніяхъ 4 дороги, въ сложности
длиною 592 »

Въ Финляндіи 1 дорога 100 »

И того 4 332,1 верстъ.

Въ числѣ сихъ дорогъ состоитъ :

5 правительственныхъ :

Николаевская отъ С. Петербурга до Москвы, длиною	604	версты.
Московско-Серпуховскій участокъ Московско-Курской дороги	92	»
Грушевско-Донская	66	»
Балто-Одесская	206,7	»
Гельсингфорсо-Тавастгусская въ Финляндіи	100	»
<hr/>		
И того	1 067,7	верстъ.

1 правительственная, уступленная въ аренду частному Обществу, Варшаво-Вѣнская, отъ г. Варшавы къ ст. Граница на австрійской границѣ, съ вѣтвями: отъ ст. Зомбковицъ до ст. Сосновицы на прусской границѣ, и отъ Скерневицъ до Ловича, протяженіемъ 325 верстъ.

14 частныхъ, пользующихся гарантіей чистаго дохода отъ Правительства, а именно :

С. Петербурго-Варшавская съ вѣтвью къ Прусской границѣ	1 206	верстъ.
Московско-Нижегородская	410	»
Московско-Рязанская	196,4	»
Рязанско-Козловская	197	»
Риго-Динабургская	204	»
Динабург-Витебская	243	»
Волго-Донская	73	»
Красносельская вѣтвь Петергофской же- лѣзной дороги, пользующаяся гарантіей валоваго сбора	12,5	»
Варшаво-Бромбергская	131	»

Лодзинская фабричная, отъ Варшаво-Вѣн- ской дороги до г. Лодзи	26	версть.
Участокъ Варшаво-Тереспольской дороги, отъ Праги до м. Лукова	110	»
Итого	2 808,9	версть.

3 частныя, не пользующіяся гарантіей доходовъ отъ Прави-
тельства:

Царскосельская, отъ С. Петербурга чрезъ Царское Село до г. Павловска	25	версть.
Петергофская, отъ С. Петербурга чрезъ Петергофъ до г. Ораніенбаума	38,4	»
Московско-Ярославская, отъ Москвы до Сер- гіевскаго посада.	66,1	»
Итого	129,5	версть.
Всего	4 332,1	версты.

Въ означенномъ протяженіи дорогъ, открытыхъ для движенія,
заключается: дорогъ устроенныхъ *въ два рельсовые пути*:

Николаевская	604	версты.
Балто-Одесской дороги вѣтвь къ порту	9	»
С. Петербурго-Варшавская, отъ С. Петер- бурга до Гатчино	57,5	»
Риго-Динабургская	204	»
Петергофская, кромѣ Красносельской вѣтви	38,4	»
Итого	912,9	версть.

Дороги, устроенныя *въ одинъ рельсовый путь*, съ землянымъ
полотномъ и каменными частями мостовъ подъ два пути:

Московско-Серпуховскій участокъ Курской дороги	92	версты.
Грушевско-Донская дорога, безъ Атюктин- ской вѣтви	58,5	»

Балто-Одесская	197,7 верстѣ.
С. Петербурго-Варшавская, отъ Гатчины на всемъ остальномъ протяженіи	1 148,5 »
Московско-Нижегородская	410 »
Московско-Рязанская	196,4 »
Волго-Донская	73 »
Московско-Ярославская	66,1 »
Варшаво-Вѣнская съ вѣтвями	325 »
Варшаво-Бромбергская	131 »
Лодзинская	26 »
Варшаво-Тереспольская	110 »
Итого	2 834,2 версты.

Дорогъ, устроенныхъ съ землянымъ полотномъ и мостами *подъ одинъ путь*:

Грушевско-Донской дороги Атюктинская вѣтвь	7,5 верстѣ.
Рязанско-Козловская	197 »
Динабург-Витебская	243 »
Царскосельская	25 »
Красносельская вѣтвь Петергофской дороги	12,5 »
Итого	485 верстѣ.

Изъ числа дорогъ, открытыхъ для движенія, всѣ составляющія главную сѣть Имперіи построены *съ шириною пути* въ 5 футъ = 0,714 саж., всего 3 725,1 верстѣ.

Изъ этого общаго правила исключаются:

1) Дорога Царскосельская, съ шириною пути въ 6 ф. = 0,857 саж., всего 25 верстѣ.

2) Дороги по лѣвую сторону р. Вислы: Варшаво-Вѣнская съ вѣтвями, Варшаво-Бромбергская и Лодзинская, съ шириною пути 4 ф. 8 д. = 0,667 саж., всего 482 версты.

Желѣзныя дороги строившіяся :

1 правительственная, на средства и распоряженіями Правительства: Московско-Курская, протяженіемъ (не включая открытаго для движенія Московско-Серпуховскаго участка, на которомъ, впрочемъ, работы еще продолжались) 410 верстъ.

3 правительственные, отданныя въ постройку частнымъ лицамъ и Обществамъ, за оптовыя суммы:

Кіево-Балтская, съ вѣтвями отъ м. Каза- тина къ г. Бердичеву, и отъ м. Жме- ринки къ м. Волочиску на австрійской границѣ	622	версты.
Балто-Елисаветградская	244,5	»
Участокъ Балто-Одесской дороги отъ ст. Раздѣльной до г. Тирасполя на рѣкѣ Днѣстрѣ	43	»
Итого	909,5	верстъ.

3 частныхъ:

Рязско-Моршанская	120	»
Козловско-Воронежская	169	»
Участокъ Варшаво-Тереспольской дороги отъ м. Лукова до м. Тереспоя	86	»
Итого	375	»
Всего же	1 694,5	версты.

Всѣ означенныя дороги предположены въ *одинъ рельсовый путь*.
Земляное полотно и каменные части мостовъ устраиваются *подъ два пути* на 1 033,7 верстахъ, на дорогахъ:

Московско-Курской	317,2	верстъ.
-----------------------------	-------	---------

Кіево-Балтской отъ м. Жмеринки до г.

Балты.	174	»
Балто-Елисаветградской	244.5	»
Балто-Одесской, отъ ст. Раздѣльной до Ти- располя	43	»
Козловско-Воронежской	169	»
Отъ м. Лукова до м. Тересполя	86	»

1033,7 версты.

и *подъ одинъ путь* на 568 верстахъ, на дорогахъ:

Кіево-Балтской отъ Кіева до Жмеринки.	254	версты.
отъ Жмеринки до Волочиска	167	»
отъ Казатина до Бердичева.	27	»
Ряжско-Моршанской	120	»

568 верстъ.

Ширина пути всѣхъ сихъ строящихся дорогъ 5 ф. = 0,714 саж.

Дорогъ разрѣшенныхъ и предоставленныхъ въ руки частныхъ Обществъ, но еще не начатыхъ, къ 1 Января 1867 года было 3, а именно:

Линія отъ Орла до Витебска, протяженіемъ	493	версты.
Линія отъ Курска до Кіева, по концессіи	440	»
Вѣтвь Варшаво-Бромбергской дороги отъ ст. Александрова до м. Цѣхоцинка	7	»

Итого 940 верстъ.

Всѣ эти дороги предположены въ *одинъ рельсовый путь*; земляное полотно и каменные части мостовъ полагаются: *подъ два пути* на дорогахъ Курско-Кіевской и вѣтви Варшаво-Бромбергской къ Цѣхоцинку (всего 447 верстъ); *подъ одинъ путь* Орловско-Витебская (493 версты).

Ширина пути Курско-Кіевской и Орловско-Витебской 5 ф. = 0,714 саж.; а вѣтвь къ Цѣхоцинку 4 ф. 8 д. = 0,667 саж.

Дорогъ, **имѣвшихся въ виду** и изслѣдованныхъ изысканіями, но не разрѣшенныхъ и не уступленныхъ къ постройкѣ, 3, а именно:

Линія отъ г. Рыбинска до ст. Бологое на Николаевской желѣзн. дорогѣ	275	верстѣ.
Линія отъ Курска чрезъ Харьковъ до Таганрога и Ростова на Дону, протяженіемъ	759	»
Линія отъ г. Перми до р. Тюмени	679,3	»
Итого	1 713,3	верстѣ.

Первый проектъ сѣти первостепенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, составленный въ Министерствѣ Путей Сообщенія, былъ разсмотрѣнъ въ Высочайшемъ присутствіи въ Совѣтѣ Министровъ въ Декабрѣ 1862 г. и Январѣ 1863 г. По этому проекту, сѣть предполагалась изъ слѣдующихъ линій, кромѣ построенныхъ и строившихся:

- 1) *Южная*, отъ Москвы чрезъ Тулу, Орелъ, Курскъ, Харьковъ, Екатеринославъ и Александровскъ въ Крымъ до Севастопольск. порта. 1 440 верстѣ.
- 2) *Восточная*, отъ Орла чрезъ Тамбовъ до Саратова 680 »
- 3) *Западная*, отъ Орла чрезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга на соединеніе съ Динабургско-Рижскою и Риго-Либавскою дорогами . 945 »
- 4) *Юго-западная*, отъ Одессы чрезъ Балту, Брацлавъ, Липовецъ, Кіевъ, Черниговъ на соединеніе съ западною линіей между Брянскомъ и Рославлемъ, со включеніемъ вѣтви къ г. Тирасполю на р. Днѣстрѣ 1 065 »
- 5) *Юго-восточная*, или антрацитная, отъ Екатеринослава до Грушевки, откуда построена дорога къ р. Дону у Аксая 380 »

Итого 4 510 верстѣ.

Въ этой сѣти послѣдовали измѣненія: съ одной стороны, по ходатайству мѣстныхъ начальствъ объ улучшеніи путей въ южной части Россіи, Высочайше повелѣно приступить къ постройкѣ нѣкоторыхъ изъ дорогъ въ этомъ краѣ, а съ другой явились предложенія о постройкѣ вѣтвей отъ разрѣшенныхъ или строящихся дорогъ. Такимъ образомъ, оказалось необходимымъ составить новый проектъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ и указанныхъ Правительствомъ, какъ пути наиболѣе необходимые и не терпящіе отлагательства, на которые прежде всего должны быть обращены усилія и средства государства. Проектъ такой сѣти составленъ по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и, по разсмотрѣніи въ Комитетѣ Желѣзныхъ Дорогъ, удостоился Высочайшаго утвержденія 23 Апрѣля 1866 г. По проекту сему, въ сѣть такихъ первостепенныхъ дорогъ вошли линіи:

1) Отъ Москвы чрезъ Тулу и Орелъ до Курска	511	вер.
2) Отъ Курска до Кіева	438	»
3) Отъ Кіева до Балты, съ вѣтвями къ мѣст. Волочиску на австрійской границѣ и къ Бер- дичеву	622 ³ / ₄	»
4) Отъ Тирасполя до Кишинева	65	»
5) Отъ Балты до Елисаветграда	245	»
6) Отъ Елисаветграда чрезъ Кременчугъ и Пол- таву до Харькова	361	»
7) Отъ Курска чрезъ Харьковъ до Азовскаго моря	727	»
8) Отъ Ряжска до Моршанска	120	»
9) Отъ Поти до Тифлиса	284	»
Итого	3 373 ³ / ₄	вер.

II.

Краткое описаніе дорогъ.

А. ДОРОГИ, ОТКРЫТЫЯ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ.

а) Правительственныя дороги.

I.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

ОТЪ С. ПЕТЕРБУРГА ДО МОСКВЫ.

604 версты; въ 2 пути.

Высочайшимъ Его ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА въ Божѣ почившаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПАВЛОВИЧА Повелѣніемъ, послѣдовавшимъ 1 Февраля 1842 года, рѣшено строить желѣзную дорогу между Москвою и С. Петербургомъ средствами Правительства. Въ Февралѣ того же года приступлено къ первоначальнымъ изысканіямъ для выбора направленія дороги, начиная съ мѣстностей менѣе извѣстныхъ и представлявшихъ болѣе затрудненій по гористому или болотистому положенію. Лѣтомъ того же года производились подробныя изысканія, а зимою составлялись проекты, и въ 1843 году приступлено къ работамъ на частяхъ дороги между С. Петербургомъ и с. Чудовымъ, и между гг. Тверью и Вышнимъ-Волочкомъ.

Построеніе дороги совершено при Главноуправляющемъ Путиами Сообщенія и Публичными Зданіями Графъ Петръ Андреевичъ **Клейнмихелъ**. Управленіе изысканіями и работами было раздѣлено на двѣ

Дирекции: Сѣверную отъ С. Петербурга до рѣчки Коломенецъ (Валдайскаго уѣзда), и Южную отъ этой рѣчки до г. Москвы. *Начальниками Дирекцій* были :

Сѣверной — Инженеръ Полковникъ , потомъ Генералъ-Маіоръ, Павелъ Петровичъ **Мельниковъ**, — нынѣ Генералъ-Лейтенантъ, Министръ Путей Сообщенія.

Южной — Инженеръ Полковникъ, потомъ Генералъ-Маіоръ, Николай Осиповичъ **Крафтъ** — умершій въ 1857 году.

Инженеры, участвовавшіе въ построеніи дороги :

А. При первоначальныхъ изысканіяхъ въ 1842 г.

Капитаны Н. И. **Липинъ** и В. А. **Даниенштернъ** , Поручики П. П. **Зуевъ** 1 и Ѳ. В. **Геттунъ**.

Б. При работахъ построенія дороги :

СѢВЕРНАЯ ДИРЕКЦІЯ :

Маіоръ, потомъ Подполковникъ, Леонтій Ивановичъ **Гергардтъ**, *Помощникъ Начальника Сѣверной Дирекціи*, оставилъ работы желѣзной дороги въ концѣ 1847 года; — потомъ Генералъ-Лейтенантъ, Директоръ Телеграфовъ; — нынѣ въ отставкѣ.

Капитанъ, потомъ Подполковникъ Николай Ивановичъ **Липинъ**, *Начальникъ участка*, и съ конца 1847 года *Помощникъ Начальника Сѣверной Дирекціи*; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, Директоръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ :

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Ѳедоръ Васильевичъ **Геттунъ**; — нынѣ Подполковникъ , въ распоряженіи Правленія 1 Округа Путей Сообщенія.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Владиславъ Осиповичъ **Кереновскій**; — нынѣ Полковникъ, Начальникъ Отдѣленія по сооруженію Московско-Курской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Баронъ Петръ Петровичъ **Фонъ-дёръ-Паленъ**; — нынѣ Полковникъ, Инспекторъ Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Александръ Андреевичъ **Шландеръ**; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, въ отставкѣ.

Капитанъ, потомъ Подполковникъ, Иванъ Осиповичъ **Алексѣевскій**; — нынѣ Полковникъ военныхъ Инженеровъ.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Василій Степановичъ **Семичевъ**; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, Начальникъ работъ сооруженія Московско-Курской желѣзной дороги.

СТРОИТЕЛИ БОЛЬШИХЪ МОСТОВЪ:

Чрезъ рѣку Волховъ: Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Владиміръ Ивановичъ **Граве**; — нынѣ Полковникъ, Инспекторъ С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги.

Чрезъ рѣку Мсту: Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Сильвестръ Оеодоровичъ **Крутиковъ**; — въ отставкѣ съ 1865 года.

Чрезъ рѣку Веребьи: Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Дмитрій Ивановичъ **Журавскій**; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, Правительственный Членъ и Вице - Предсѣдатель Совѣта Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

СОСТОЯВШІЕ ПРИ ДИРЕКЦИИ:

Маіоръ Игнатій Георгіевичъ **Верига**; — съ 1843 по 1845 годъ, нынѣ Полковникъ, Членъ Ученаго Комитета Министерства Путей Сообщенія.

Маіоръ, потомъ Подполковникъ, Александръ Петровичъ **Нордштейнъ**; — съ 1843 по 1848 годъ; — нынѣ Полковникъ, Помощникъ Начальника II Округа Путей Сообщенія.

Маіоръ Семенъ Васильевичъ **Журавлевъ**, съ 1848 года; — умеръ.

**НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІЙ, ИХЪ ПОМОЩНИКИ И СОСТОЯВШІЕ
ПРИ СТРОИТЕЛЯХЪ МОСТОВЪ:**

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Густавъ Адольфовичъ **Ангель**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Александръ Васильевичъ **Полежаевъ**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Искусственного Отдѣленія Департамента Желѣзныхъ Дорогъ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Аркадій Ивановичъ **Губинъ**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Романъ Сигизмундовичъ **Поплавскій**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ технического отдѣленія въ Центральномъ Управленіи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Викторъ Аванасьевичъ **Корибутъ-Дашкевичъ**; — нынѣ Подполковникъ, Помощникъ Инспектора Московско-Нижегородской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Александръ Егоровичъ **Вельцынъ**; — нынѣ Подполковникъ, Помощникъ Начальника Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Станиславъ Семеновичъ **Клокоцкий**; — умеръ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Александръ Александровичъ **Казначеевъ**; — нынѣ Подполковникъ, Инспекторъ Московско-Нижегородской желѣзной дороги.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Адольфъ Фаддѣевичъ **Микульскій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Семенъ Ивановичъ **Граве**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Отдѣленія С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги на службѣ Главнаго Общества.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Гилярій Ѡаддѣвичъ **Пероттъ**; — нынѣ Подполковникъ, Директоръ въ Правленіи Общества Волго-Донской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Андрей Густавовичъ **Фонъ-Шильдеръ**; — умеръ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Степанъ Ивановичъ **Вержбовскій**; — нынѣ Подполковникъ, Помощникъ Начальника Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Александръ Ѡедоровичъ **Поссе**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Михаилъ Ѡаддѣвичъ **Довгирдтъ**; — въ отставкѣ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Иванъ Александровичъ **Ромейковъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Ѡаддѣй Казимировичъ **Хржановскій**; — нынѣ Подполковникъ, въ Управленіи Путей Сообщенія въ Царствѣ Польскомъ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Тимоѣей Львовичъ **Садовскій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Ѡедоръ Антоновичъ **Поземковскій**; — нынѣ Полковникъ, Вице-Директоръ Департамента Сухопутныхъ Сообщеній.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Баронъ Иванъ Ивановичъ **Черкасовъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ Андрей Николаевичъ **Шишковъ**; — въ отставкѣ съ 1849 года.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Ипполитъ Александровичъ **Панаевъ**; — нынѣ Подполковникъ, Инспекторъ классовъ Института Инженеровъ Путей Сообщенія.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Валеріанъ Александровичъ **Панаевъ**; — нынѣ Полковникъ, состоитъ по Министерству.

Поручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Осипъ Осиповичъ **Лексъ**; — нынѣ Капитанъ, Помощникъ Начальника Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Николай Ильичъ, **Миклуха**; — умеръ.

Поручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Вильгельмъ Александровичъ **Шмидтъ**, съ 1846 года; — нынѣ Подполковникъ, Управляющій Московско-Ярославскою желѣзною дорогою.

Подпоручикъ, потомъ Поручикъ, Петръ Павловичъ **Шварцъ**; — въ отставкѣ.

Подпоручикъ, Александръ Ивановичъ **Липинъ**, съ 1845 г.; — умеръ въ 1849 году.

Подпоручикъ, Ромуальдъ Ивановичъ **Зацвилюховскій**, по 1846 годъ; — нынѣ Капитанъ, Начальникъ Дистанціи въ IV Округъ.

Подпоручикъ Василій Николаевичъ **Мацевъ**, по 1845 годъ; — въ отставкѣ.

Подпоручикъ Адольфъ Андреевичъ **Шландеръ**, съ 1850 года; — въ отставкѣ.

Ю Ж Н А Я Д И Р Е К Ц І Я :

Маіоръ, потомъ Полковникъ, Иліодоръ Николаевичъ **Загоскинъ**, *Помощникъ Начальника Южной Дирекціи*; — умеръ въ 1853 году.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ :

Капитанъ, потомъ Полковникъ, Владиміръ Антоновичъ **Дашненштернъ**; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, Директоръ С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, по Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ

Капитанъ, потомъ Подполковникъ, Александръ Михайловичъ **Гофмейстеръ**; — нынѣ Генералъ-Маіоръ, Начальникъ VII Округа Путей Сообщенія.

Капитанъ, потомъ Подполковникъ, Павелъ Адольфовичъ **Мейнгардтъ**; — нынѣ Полковникъ, Помощникъ Начальника V Округа.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Антонъ Ивановичъ **Штукенбергъ**; — въ отставкѣ.

Капитанъ, потомъ Подполковникъ, Валеріанъ Ивановичъ **Кирхнеръ**, до 1850 года; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Северинъ Андреевичъ **Смоликовскій**; — въ отставкѣ.

СТРОИТЕЛИ БОЛЬШИХЪ МОСТОВЪ :

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Николай Ильичъ **Антоновъ**; — въ отставкѣ.

СОСТОЯВШІЕ ПРИ ДИРЕКЦИИ :

Гражданскій Инженеръ **Рожковскій**.

НАЧАЛЬНИКИ ДИСТАНЦІЙ И ИХЪ ПОМОЩНИКИ :

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Михаилъ Александровичъ **Бениславскій**; — въ отставкѣ.

Прапорщикъ, потомъ Подпоручикъ, Владиславъ Александровичъ **Бениславскій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Михаилъ Ромуальдовичъ **Богомолецъ**; — въ отставкѣ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Николай Федоровичъ **Броневицъ**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Александръ Мартыновичъ **Валицкій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Павелъ Ивановичъ **Ветлицкій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Егоръ Григорьевичъ **Воробьевъ**; — нынѣ Полковникъ, Помощникъ Начальника Николаевской желѣзной дороги по товарной службѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Петръ Михайловичъ **Верховскій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Зенонъ Антоновичъ **Верига-Даревскій**; — нынѣ Подполковникъ, состоитъ при Управленіи Николаевской желѣзной дороги

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Іосифъ Ѳедоровичъ **Гейприхъ**; — нынѣ Подполковникъ, Помощникъ Начальника Инспекціи Кіево-Балтской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Павелъ Александровичъ **Глазенапъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Алексѣй Карловичъ **Кольманъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Иванъ Ѳедоровичъ **Кенигъ**; — нынѣ Полковникъ, Директоръ Московско-Нижегородской желѣзной дороги въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Григорій Петровичъ **Кусаковъ**; — нынѣ Подполковникъ, состоитъ въ комитетѣ Грушевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Владиславъ Людвиговичъ **Косманъ**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Подпоручикъ Василій Михайловичъ **Кузневъ**, до 1851 года; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Владиміръ Семеновичъ **Лебедевъ**; — нынѣ Подполковникъ, состоитъ при Генераль-Губернаторѣ Западной Сибири.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Василій Васильевичъ **Леоновъ**; — въ отставкѣ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Ѳедоръ Ѳедоровичъ **Оттъ**; — умеръ въ 1852 году.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Владиміръ Ѳедоровичъ **Оттъ**; — нынѣ Подполковникъ, Начальникъ Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Рафаилъ Евграфовичъ **Петровъ**; — нынѣ Подполковникъ, состоитъ на Николаевской желѣзной дорогѣ.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Николай Александровичъ **Поливановъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Карлъ Семеновичъ **Рехневскій**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Юліанъ Яковлевичъ **Румель**; — умеръ въ 1859 году.

Подпоручикъ, потомъ Штабсъ-Капитанъ, Михаилъ Юрьевичъ **Савицкій**; — нынѣ Капитанъ, Помощникъ Начальника Отдѣленія Николаевской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Андрей Николаевичъ **Тесъминъ**; — нынѣ Подполковникъ, состоитъ въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Арсеній Никифоровичъ **Трубниковъ**; — въ отставкѣ.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Александръ Ивановичъ **Фалевичъ**; — нынѣ Подполковникъ, Помощникъ Начальника работъ Московско-Курской желѣзной дороги.

Поручикъ, потомъ Подполковникъ, Кануть Генриховичъ **Шернвиль**; — въ 1856 году переведенъ въ Финляндскій Корпусъ Инженеровъ Путей Сообщенія съ назначеніемъ Начальникомъ этого корпуса.

Поручикъ, потомъ Капитанъ, Александръ Павловичъ **Шадевскій**; — въ отставкѣ.

На кратчайшемъ направленіи между С. Петербургомъ и Москвою лежатъ города Вышній-Волочокъ, Тверь и Клинъ. Московское шоссе на первыхъ 110 верстахъ отъ С. Петербурга до яма Чудово, слѣдуетъ по этому кратчайшему направленію, и у означеннаго селенія круто поворачиваетъ на юго-западъ къ Новгороду, отъ котораго возвращается почти по прямому направленію къ Вышнему-Волочку. Здѣсь оно дѣлаетъ уклоненіе опять вправо къ Торжку, и, возвратясь

5

къ Твери на кратчайшее направлѣніе, слѣдуетъ по оному до Москвы. Такое направлѣніе заставляетъ думать, что первоначальное начертаніе большой дороги между столицами было назначено кратчайшее по прямому направлѣнію, и что въ послѣдствіи сдѣланы были отъ него два колѣна, на Новгородъ и Торжокъ. Предположеніе это подтверждается ясно сохранившимися въ лѣсныхъ мѣстностяхъ слѣдами просѣка, проложеннаго, какъ показываютъ мѣстные старожилы, при Императорѣ Петрѣ Великомъ, и остатками матеріаловъ, находимыхъ при этомъ просѣкѣ. Направлѣніе этого просѣка, встрѣчаемаго за рѣкою Волховымъ, составляетъ непосредственное продолженіе шоссе отъ С. Петербурга до Чудова и дороги отъ Чудова до Соснинской пристани. Слѣды линіи теряются при выходѣ изъ лѣсистой мѣстности къ Валдайскимъ возвышенностямъ. При выборѣ начертанія линіи желѣзной дороги возникъ вопросъ: вести ли ее на Новгородъ, или слѣдовать кратчайшему направлѣнію на Соснинскую пристань. Для рѣшенія этого вопроса были произведены въ 1842 году предварительныя изысканія между С. Петербургомъ и Вышнимъ-Волочкомъ по двумъ направлѣніямъ: на Новгородъ и на Соснинскую пристань. Сравненіе выводовъ изысканій показало слѣдующее: линія на Новгородъ длиннѣе линіи на Соснинскую пристань на $24\frac{1}{2}$ версты, а со включеніемъ обходовъ, вынуждаемыхъ на первой естественными препятствіями, до $34\frac{1}{4}$ верстъ; хотя протяженіе болотистыхъ мѣстъ на Соснинскомъ направлѣніи болѣе чѣмъ на Новгородскомъ, но на послѣднемъ болота глубже; Новгородская линія проходитъ мѣстностью болѣе волнистою, пересѣкаетъ Валдайскія горы въ болѣе невыгодныхъ условіяхъ, требуетъ до 13,8 сажень лишняго подъема, болѣе крутыхъ склоновъ, чѣмъ Соснинская; высота насыпей на Новгородской линіи достигаетъ до 15 саж.; а глубина выемки до $13\frac{1}{2}$ саж., между тѣмъ какъ на Соснинской, высота насыпей не превышаетъ $9\frac{1}{4}$ саж., а глубина выемокъ 5,7 саж.; Новгородская линія требуетъ до 50% болѣе земляныхъ работъ, чѣмъ Соснинская; хотя рѣки пересѣкаются Новгородскою линіею въ условіяхъ выгоднѣйшихъ, чѣмъ Соснинскою, но сокращеніе расходовъ на первоначальномъ сооруженіи мостовъ

ничтожно въ сравненіи и увеличеніемъ расходовъ на сооруженіе и содержаніе дороги, происходящее отъ невыгодной мѣстности и большаго протяженія Новгородской линіи; по протяженію лѣсныхъ мѣстностей и положенію сплавныхъ рѣкъ, Соснинская линія представляетъ болѣе обезпеченія въ топливѣ, чѣмъ Новгородская; населенность на Новгородской линіи немногимъ болѣе, чѣмъ на Соснинской, но послѣдняя болѣе приближена къ мѣстамъ промышленнымъ. Выводы изысканій, и основанное на нихъ сравненіе относительнаго достоинства двухъ линій, были рассмотрѣны въ Технической Коммисіи, учрежденной при Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, которая отдала предпочтеніе линіи на Соснинскую пристань. Затѣмъ, вопросъ былъ внесенъ Главноуправляющимъ Путиами Сообщенія на рассмотрѣніе Высочайше учрежденнаго подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно царствующаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, Комитета С. Петербурго-Московской желѣзной дороги. Въ засѣданіи 18 Февраля 1843 года, Комитетъ, рассмотрѣвъ представленіе, единогласно призналъ, что полезно, и для процвѣтанія городовъ желательно, чтобы при устройствѣ путей, они не миновали городовъ; въ отношеніи же къ направленію желѣзной дороги на Новгородъ мнѣнія раздѣлились. Его Императорское Высочество Предсѣдатель Комитета и семь членовъ, принявъ въ соображеніе, что Новгородская линія при большемъ протяженіи, представляя болѣе техническихъ неудобствъ, требовала бы до 17% излишняго расхода на сооруженіе и 10% на ежегодное содержаніе, т. е. до 20 милліоновъ рублей на сооруженіе и до 1 милліона рублей ассигнаціями въ годъ на содержаніе, или по 5% разсчету всего до 40 милліоновъ рублей ассигн. общаго увеличенія расходовъ; что эта лишняя издержка неизбежно возвысила бы цѣнность платежа съ проѣзжающихъ и съ провоза товаровъ на всемъ пути между столицами, въ пользу одного Новгорода, и что, съ проведеніемъ желѣзной дороги, Новгородъ будетъ связанъ съ нею лѣтомъ рѣкою Волховымъ и зимою по шоссе, — положили вести желѣзную дорогу не на Новгородъ, а по прямому направленію. Четыре члена Коми-

тата подали особое мнѣніе въ пользу Новгородской линіи. На журналѣ Комитета ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО, въ Божѣ почившій ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ ПАВЛОВИЧЬ 22 Февраля 1843 года положилъ собственноручно рѣшеніе: «Дорогу устроить «по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной «причины вести ее на Новгородъ, который не лишится тѣхъ выгодъ, «которыми нынѣ пользуется».

При выборѣ мѣста для станціи Николаевской желѣзной дороги въ С. Петербургѣ имѣлось въ виду приблизить, по возможности, пассажирскую станцію къ наиболѣе населеннымъ и лучшимъ частямъ города безъ значительныхъ поломокъ существующихъ строеній, и учредить удобную связь дороги съ рѣкою Невою для товарнаго движенія. Съ этою цѣлью избрано мѣсто для пассажирской станціи у Невского проспекта за Знаменскимъ мостомъ; товарная же станція расположена за пассажирскимъ дворомъ по лѣвую сторону путей, а частью на лѣвомъ берегу Обводнаго канала, вдоль существовавшего на немъ бассейна и вырытаго параллельно ему, при постройкѣ дороги, ковша или дока, съ набережными и пристанями.

Выборъ мѣста для станціи въ Москвѣ составлялъ предметъ особаго обсужденія. Начальникъ Южной Дирекціи Полковникъ Крафтъ, имѣя въ виду потребность соединенія С. Петербурго-Московской желѣзной дороги съ дорогою отъ Москвы въ Коломну или Серпуховъ, полагалъ устроить товарную станцію дороги близъ дачи ГОСУДАРЫНИ ИМПЕРАТРИЦЫ Студенецъ, на рѣкѣ Москвѣ выше Дорогомиловскаго моста, а пассажирскую станцію, по мѣрѣ возможности, избѣгая отчужденія дорогихъ земель и большихъ поломокъ строеній, придвинуть къ населеннымъ частямъ города, и для этого предлагалъ три мѣста: 1) у Тверской улицы близъ пересѣченія съ Садовою, 2) въ концѣ Трубнаго бульвара, и 3) на бывшемъ полевомъ дворѣ у Краснаго пруда, отдавая, впрочемъ, предпочтеніе мѣсту у Трубнаго бульвара, по близости его къ лучшимъ частямъ города. Вопросъ этотъ былъ переданъ на обсужденіе въ Высочайше учрежденную, подъ предсѣдательствомъ Московскаго Военнаго Генералъ-Губернатора, «Коммисію

для обсужденія предмета о сооруженіи желѣзной дороги отъ Москвы къ рѣкѣ Окѣ». Коммисія, опасаясь, что постройка станціи на Трубномъ бульварѣ потребуетъ сломки многихъ строеній, разѣобщитъ многія улицы, можетъ быть причиною несчастныхъ случаевъ на дорогѣ, представить неудобства по тѣснотѣ мѣста для строеній и затрудненій для сопряженія съ Коломенскою дорогою, предложила построить пассажирскія и товарныя станціи для обѣихъ дорогъ на Сокольничьемъ полѣ. По всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, 30 Сентября 1843 года, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ повелѣтъ соизвоилъ: «пассажирскую и товарную станцію «въ Москвѣ соорудить на полевомъ дворѣ».

Николаевская желѣзная дорога, начинаясь отъ пассажирской станціи у Знаменскаго моста въ С. Петербургѣ, переходитъ чрезъ Обводный каналъ ниже бассейна, огибаетъ Глухое озеро и направляется прямо къ с. Колпино, проходя мимо населеннаго берега рѣки Невы въ разстояніи отъ 1 до 4 верстѣ. Обогнувъ Колпинское селеніе и Ижорскій Адмиралтейскій заводъ, дорога направляется къ яму Тоснѣ на 31 верстѣ; у дер. Степановской дорога поднимается на возвышенность образующую древній морской берегъ. Отъ яма Тосны дорога слѣдуетъ вдоль Московскаго шоссе прямымъ направленіемъ въ разстояніи отъ $\frac{1}{2}$ версты до 1 версты, до яма Чудова, и продолжается въ томъ же направленіи до Соснинской пристани, гдѣ на 118 верстѣ переходитъ рѣку Волховъ. За этою рѣкою дорога слѣдуетъ по мѣстностямъ лѣснымъ и болотистымъ, и за Мало-Вишерскою станціею входитъ въ мѣстность волнистую, пересѣкаетъ рѣку Мсту на 177 верстѣ, и отъ конца моста поднимается крутымъ склономъ, въ 14 верстѣ длиною, на Валдайскую возвышенность. На этомъ склонѣ дорога пересѣкаетъ глубокій оврагъ рѣчки Веребьи. Слѣдуя Валдайскими горами, линія проходитъ область рѣкъ и озеръ, образующихъ водохранилища перемежнаго судоходства рѣки Мсты и раздѣльной точки Вышневолоцкой водяной системы, проходитъ между озеромъ Мстино и Заводскимъ водохранилищемъ, пересѣкаетъ рѣку Цну на 335 верстѣ, проходитъ у г. Вышняго-Волочка и, обогнувъ изгибъ рѣки Тверцы,

направляется къ г. Твери, переходитъ рѣку Тверцу на 432 верстѣ, рѣку Волгу на 444 верстѣ, пролегаетъ въ разстояніи около 2 верстѣ отъ г. Твери, направляется къ г. Клину, пересѣкаетъ близъ Подсолнечной станціи бывшій Московскій каналъ и, приближаясь къ Москвѣ, прорѣзаетъ Марьину рошу и приходитъ, возлѣ Краснаго пруда, къ оконечной станціи у бывшаго полеваго двора при Сокольничьемъ шоссе.

Вся длина Николаевской дороги 604,18 верстѣ. Изъ этого числа прямыхъ частей 559,66 верстѣ, кривыхъ сопряженій 44,52 версты. Наименьшій радіусъ кривыхъ 750 сажень. Наибольшій продольный склонъ находится между рѣкою Мстою и Торбинскою станціей: онъ образуетъ подъемъ отъ С. Петербурга на Валдайскія горы въ 0,0076, на длинѣ 14 верстѣ 362 сажени; за тѣмъ наибольшій предѣлъ склоновъ, на подъемахъ отъ С. Петербурга къ Москвѣ 0,005, а въ обратную сторону, куда движется наибольшее количество грузовъ, 0,0025.

Въ сложности протяженіе горизонтальныхъ

частей составляетъ около	10 ⁰ /о	всей длины.
склоновъ отъ 0 до 0,0025 включительно	62 ⁰ /о	» »
отъ 0,0025 до 0,005	26 ⁰ /о	» »
выше 0,005	2 ⁰ /о	» »

По нивелировкѣ оказалось, что уровень рельсовъ С. Петербургской станціи находится на 4,11 саж. выше 0 футштока въ Гребномъ портѣ. Принимая за начальную плоскость этотъ уровень рельсовъ, находимъ по нивелировочнымъ чертежамъ, что на первыхъ 26 верстахъ, въ предѣлахъ старой морской котловины, дорога поднимается на 1,9 сажень; далѣе предѣльнымъ склономъ въ 0,005 на 5,57 верстахъ, она, поднявшись на Степановскую возвышенность, находится на 16 саж. выше уровня С. Петербургской станціи. За Ушакинской станціей, на 64 верстѣ, дорога поднимается на 23 саж.; рельсы Волховскаго моста, находящіеся на 4,87 саж. выше уровня меженныхъ водъ Волхова, на 6,74 саж. выше С. Петербургской станціи; рельсы Мстинскаго моста (лежащіе 17,75 саж. выше уровня меженной воды) на 26,3 саж.; самая возвышенная точка сѣверной половины дороги находится на 251 верстѣ, за Угловскою станціей, и лежитъ на 92,8 саж.;

рельсы моста чрезъ рѣку Волгу (находящіеся на 6,87 саж. выше уровня меженнихъ водъ) на 57,04 саж.; самая возвышенная точка всей дороги передъ Крюковской станціей на 562 верстѣ, на 98,62 саж., и Московская станція на 63,8 саж. выше С. Петербургской.

Николаевская желѣзная дорога пролегаетъ по губерніямъ :

С. Петербургской :

уѣзду С. Петербургскому на протяж. 16 верстѣ.

Царскосельскому	39 —	
	<hr/>	55 верстѣ.

Новгородской :

уѣзду Новгородскому	73,30	
Крестецкому	102,22	
Боровицкому	33,28	
Валдайскому	45,20	
	<hr/>	254 »

Тверской :

уѣзду Вышневолоцкому	65,15	
Осташковскому	45,85	
Тверскому	68,85	
	<hr/>	179,85 »

Московской :

уѣзду Клинскому	60,08	
Звенигородскому	7,00	
Московскому	48,07	
	<hr/>	115,15 »

604 версты.

Она проходитъ въ разстояніяхъ: отъ Царскаго Села 12 верстѣ, Новгорода 74 версты, Крестцовъ 53 версты, Валдая 35 верстѣ, Боровичъ 35 верстѣ, Вышняго-Волочка $1\frac{3}{4}$ верстѣ, Торжка 30 верстѣ, Твери $2\frac{1}{2}$ версты, и Клина 1 версты. Сѣобщеніе съ этими городами производится: съ Царскимъ Селомъ отъ Колпинской станціи по шоссе; съ Новгородомъ отъ Чудовской станціи по шоссе, и отъ Волховской

станціи пароходствомъ по рѣкѣ Волхову, переѣздъ совершается въ 4 или 5 часовъ, и можетъ совершаться быстрѣе при лучшемъ устройствѣ пароходовъ; съ Крестцами отъ Окуловской станціи по проселочной дорогѣ; съ Валдаемъ отъ Валдайской станціи по почтовой дорогѣ; съ Боровичами по этой же дорогѣ; съ Вышнимъ-Волочкомъ по шоссе; съ Торжкомъ отъ Осташковской станціи по почтовой дорогѣ; съ Тверью и Клиномъ по шоссе.

Николаевская дорога построена въ два пути. Откосы землянаго полотна двойные. Длина главныхъ путей отъ С. Петербурга до Москвы 604 версты 88 сажень. Число промежуточныхъ станцій 32, въ томъ числѣ: I класса 3, II класса 4, III класса 9 и IV класса 16; наименьшее разстояніе между станціями 12 верстъ; наибольшее 26 верстъ. Кромѣ того, между станціями существуетъ 3 приемныхъ пассажирскихъ дома: Тосненскій, Померанскій и Волховской. Пассажирскіе дома всѣхъ станцій I и II класса каменные, прочіе деревянные. Большія паровозныя зданія, каменные, находятся на столичныхъ и на всѣхъ станціяхъ I и II классовъ. Мастерскія для починки подвижнаго состава, каменные, находятся: большія на станціяхъ I, и малыя на станціяхъ II класса, при паровозныхъ зданіяхъ. Вагонные сараи каменные въ С. Петербургѣ и Москвѣ; на станціяхъ I и II классовъ деревянные. Малые дополнительные паровозные сараи на нѣсколькихъ станціяхъ деревянные. Водоемныя и водокачалныя зданія на всѣхъ станціяхъ каменные. Товарные пакгаузы на Московской станціи каменные. Прочія постройки, какъ то: дровяные сараи, товарные навѣсы, казармы, жилые дома, переѣздныя и дорожныя будки, товарныя конторы, и проч. деревянные.

Устои, быки и ледорѣзы мостовъ Николаевской дороги каменные или кирпичные съ плитною или гранитною облицовкою въ предѣлахъ возвышенія весеннихъ водъ. Пролетныя части мостовъ деревянные: при большихъ пролетахъ, американской системы Гау; при малыхъ, балочной или арочной системъ. Замѣчательнѣйшіе мосты:

1) Чрезъ рѣку Волховъ, длиною 127,5 саж., о 5 пролетахъ на облицованныхъ гранитомъ кирпичныхъ устояхъ и быкахъ, съ ледо-

рѣзами ; деревянный, американской системы, съ проѣздомъ между фермами. Предъ мостомъ устроенъ подъемный мостъ съ особымъ полотномъ подъ каждый путь, на каменныхъ устояхъ, въ пролетѣ 4,65 с.

2) Чрезъ рѣку Мсту, длиною 275,4 саж., о 9 пролетахъ, съ проѣздомъ по верхней части фермъ; высота пути надъ уровнемъ меженнихъ водъ 17,75 саж., на кирпичныхъ, съ гранитною облицовкою, устояхъ и быкахъ съ ледорѣзами; верхнія части быковъ на высотѣ отъ 6,7 до 10 саж., деревянные; пролетныя части деревянные, американской системы.

3) Чрезъ рѣчку Веребью, длиною 229,5 саж., о 9 пролетахъ, съ проѣздомъ по верхней части фермъ; высота пути надъ уровнемъ меженнихъ водъ 23,28 саж., устои и быки кирпичные; верхнія части быковъ на высотѣ до 12 саж., деревянные; пролетныя части деревянные, американской системы.

4) Чрезъ рѣку Волгу, длиною 91,1 саж., о 3 пролетахъ съ ѣздомъ между фермами, на кирпичныхъ, облицованныхъ гранитомъ, устояхъ и быкахъ съ ледорѣзами; деревянный, американской системы.

5) Чрезъ рѣку Тверцу, косою, длиною 89,5 саж., о 3 пролетахъ, съ ѣздомъ между фермами, на кирпичныхъ, облицованныхъ гранитомъ, устояхъ и быкахъ, съ ледорѣзами; деревянный, американской системы.

6) Чрезъ рѣку Сходню, на 578 верстѣ отъ С. Петербурга, длиною 115 саж., о 4 пролетахъ съ ѣздомъ по верхней части фермъ, высотой надъ уровнемъ меженнихъ водъ 13,3 саж., на кирпичныхъ устояхъ и быкахъ съ гранитною облицовкою. Мостъ этотъ, по ветхости деревянныхъ частей, замѣненъ въ 1864 году земляною насыпью, съ кирпичною, облицованною тесаннымъ камнемъ трубою въ отверстіи 2,28 сажени; длина трубы 43,6 саж., высота земляной насыпи надъ трубою 10,57 сажень.

Кромѣ мастерскихъ на линіи, Николаевской дорогѣ принадлежитъ Александровскій Главный Механическій заводъ на рѣкѣ Невѣ, на которомъ построенъ весь подвижной ея составъ и производится

большой ремонтъ и перестройка паровозовъ и вагоновъ, и изготовленіе запасныхъ частей для ихъ ремонта.

При построеніи Николаевской дороги никакихъ заказовъ за границую, за исключеніемъ рельсовъ, не было дѣлаемо, и всѣ потребности изготовлены въ Россіи. Заказъ же рельсовъ, по несуществованію въ Россіи приспособленныхъ для того заводовъ, былъ невозможенъ.

При Николаевской желѣзной дорогѣ находятся вѣтви :

1) Вѣтвь къ Александровскому Главному Механическому заводу длиною 2,18 версты, въ одинъ путь, съ деревянными мостами, отдѣляется отъ главныхъ путей на 6 верстѣ отъ С. Петербурга ; построена въ 1846 году.

2) Вѣтвь, соединяющая Николаевскую желѣзную дорогу съ С. Петербурго-Варшавскою, длиною 4,65 версты, въ одинъ путь, съ деревянными мостами, отдѣляется отъ главныхъ путей Николаевской дороги, на 3 верстѣ, и соединяется съ путями С. Петербурго-Варшавской дороги, у С. Петербургской станціи. Вѣтвь эта построена въ 1853 году Правительствомъ на счетъ суммъ С. Петербурго-Варшавской дороги. Съ передачею послѣдней Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1857 году, вѣтвь поступила въ завѣдываніе сего Общества; по измѣненному же уставу онаго 3 Ноября 1861 года, причислена къ Николаевской желѣзной дорогѣ, съ предоставленіемъ Обществу права совмѣстнаго пользованія этою вѣтвью, и съ обязательствомъ содержанія ея на общій счетъ обѣихъ дорогъ.

3) Вѣтвь отъ Тверской станціи къ рѣкѣ Волгѣ у г. Твери съ пристанью на этой рѣкѣ, длиною 4,95 верстѣ, въ одинъ путь ; построена въ 1864 году.

4) Вѣтвь отъ Московской станціи Николаевской желѣзной дороги, чрезъ г. Москву, на соединеніе съ Московско-Курскою и Московско-Нижегородскою желѣзными дорогами; длиною, отъ Николаевской дороги до раздѣленія дорогъ Курской и Нижегородской, 5,85 верстѣ, въ одинъ путь. Вѣтвь эта построена въ 1861 году Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ временное соеди-

неніе Николаевской дороги съ Нижегородскою до выбора направле-
ніа и постройки постоянной вѣтви и окончныхъ станцій Нижегород-
ской и Феодосійской желѣзныхъ дорогъ. Въ 1861 году, по уставу
3 Ноября, съ преобразованіемъ Главнаго Общества, вѣтвь эта пере-
дана имъ Правительству, и присоединена къ Николаевской желѣзной
дорогѣ. Въ настоящее время, вѣтвь эта перестраивается на счетъ
суммъ Московско-Курской желѣзной дороги для обращенія въ посто-
янный соединительный путь между дорогами Николаевскою, Москов-
ско-Курскою и Московско-Нижегородскою; при этомъ пути, близъ
Церкви Св. Николая Кобыльскаго и Садовой улицы, построена вре-
менная пассажирская станція Московско-Курской желѣзной дороги.

Стоимость сооруженія и снабженія дороги, съ приобретеніемъ
земель и имуществъ, не считая процентовъ на занятыя капиталы и
погашеніе, простирается до 75 000 000 рублей (*).

Къ работамъ сооруженія Николаевской дороги приступлено въ
Іюнь 1843 года. Въ Іюль 1846 года начато опытное паровозное
движеніе между С. Петербургомъ и Александровскимъ заводомъ и
потомъ съ Колпиномъ; 7 Мая 1847 открыто постоянное движеніе
отъ С. Петербурга до Колпина на 23½ верстахъ. Въ Іюнь 1849
года начато служебное движеніе отъ Колпино до с. Чудова (86 верстъ),
и между Тверью и г. Вышнимъ-Волочкомъ (111 верстъ); въ 1850 г.
служебное движеніе открыто отъ с. Чудова до конца Сѣверной
Дирекціи (около 180 верстъ), и постоянное движеніе для публики
между Тверью и Волочкомъ. Въ 1851 году, 1 Ноября открыто по-
стоянное движеніе для публики по всей дорогѣ. Изъ 8 лѣтъ, упо-
требленныхъ на постройку (успѣхъ которой зависѣлъ отъ ассигновки
суммъ), слѣдуетъ исключить около 2 лѣтъ, когда по случаю
Венгерской кампаніи, отпускъ суммъ на работы былъ почти пре-
кращенъ.

(*) Подробное распредѣленіе этой суммы по предметамъ будетъ показано
въ слѣдующемъ продолженіи Сборника.

II.

МОСКОВСКО-СЕРПУХОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

92 версты; въ 1 путь.

Участокъ этотъ составляетъ часть строящейся средствами и распоряженіемъ Правительства дороги отъ Москвы до Курска. Открытъ для движенія 17 Ноября 1866 года. По причинѣ поздняго времени года и неготовности заказаннаго подвижнаго состава, въ 1866 году производилось одно пассажирское движеніе.

III.

ГРУШЕВСКО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66 верстъ; въ 1 путь.

Постройка Грушевско-Донской желѣзной дороги произведена на средства Войска Донскаго, по Высочайшему разрѣшенію, послѣдовавшему 6 Апрѣля 1861 года. Изысканія и работы произведены Инженерами Путей Сообщенія, подѣ начальствомъ Полковника **В. А. Панаева 2**, Капитаномъ **Кусаковымъ**, Штабсъ-Капитаномъ Барономъ **фонъ-Ганомъ** и Поручиками **Семичевымъ** и **Вяземскимъ**. Къ работамъ приступлено 7 Апрѣля 1861 года; движеніе по дорогѣ открыто 29 Декабря 1863 года.

Грушевская дорога назначалась для соединенія Грушевскихъ антрацитныхъ копей съ р. Дономъ.

Изъ двухъ направленій, представлявшихся для этой цѣли, на Мелеховскую станцію длиною 40 верстъ, или чрезъ Новочеркасскъ къ устью р. Аксая длиною 59,28 верстъ, по мѣстнымъ условіямъ и сравнительно меньшимъ издержкамъ, требовавшимся на построеніе

дороги, отдано преимущество послѣднему направленію къ устью р. Аксая.

Избранный путь, начинаясь отъ Грушевскихъ рудниковъ двумя рукавами, — изъ коихъ одинъ по р. Атюктѣ, — слѣдуетъ долиною рѣки Грушевки почти до г. Новочеркаскъ, гдѣ, пересѣкая р. Тузловъ, переходитъ въ долину рѣки Аксая, и, направляясь по правому берегу оной, достигаетъ р. Дона у Аксайской станицы.

Длина дороги по главному пути $58\frac{1}{2}$ верстъ, длина Атюктинской вѣтви $7\frac{1}{2}$ верстъ; все протяженіе составляетъ 66 верстъ.

Криволинейныя части дороги составляютъ въ сложности 0,31 часть всего протяженія дороги. Радиусы кривизны не менѣе 300 саж.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,005.

Земляное полотно главной линіи построено для 2 путей, а вѣтви для 1 пути.

Рельсовый путь одиночный; вѣсъ рельсовъ 26,58 фунтовъ въ погонномъ футѣ.

Станцій построено три: въ началѣ копей при отдѣленіи Атюктинской вѣтви, въ г. Новочеркаскѣ и въ станицѣ Аксайской. Кромѣ того у Грушевскаго рудника и въ концѣ Атюктинской вѣтви сдѣланы приспособленія для нагрузки въ вагоны угля.

Мосты построены на каменныхъ устояхъ изъ желѣзныхъ фермъ; одинъ изъ нихъ, чрезъ рѣку Тузловъ, состоитъ изъ трехъ отверстій: среднее въ 29 саж. и два крайнія по 4 саж. каждое. Прочіе мосты меньшихъ размѣровъ.

Пристань на р. Аксаѣ, для нагрузки угля на суда, устроена недалеко отъ впаденія р. Аксая въ Донъ. Глубина въ этомъ мѣстѣ рѣки доходитъ до 4 саж. Пристань расположена на длинѣ 414 саж. и ширинѣ 13 саж. Она состоитъ изъ земляной дамбы, возвышающейся надъ меженнымъ уровнемъ водъ до 3 саж., а надъ обыкновеннымъ уровнемъ весеннихъ водъ до 1,5 саж. На косѣ, между крайнимъ путемъ и ребромъ пристани, можно уложить до 500 000 пудъ угля; кромѣ того, уголь можетъ складываться по другую сторону пути, къ сторонѣ горы.

Паровозовъ заготовлено 4; всѣ товарные о шести ведущихъ колесахъ.

Вагоновъ на дорогѣ имѣется:

Открытыхъ, съ желѣзными стойками и откидывающимися кругомъ боками.	140.
Съ глухими боками, тормозами и будками для кондукторовъ	15.
Съ желѣзными станками и желѣзными ящиками . . .	2.
Съ желѣзными стойками и отстегивающимися въ три ряда цѣпами, вмѣсто откидывающихся боковъ	6.
Съ вращающимися на оси четырьмя деревянными ящиками	2.
Вагоновъ пассажирскихъ I и II класса.	3.
» » III »	4.
» багажныхъ	2.
» для почетныхъ лицъ	1.

Всѣ вагоны о 4 колесахъ.

На постройку дороги израсходовано 2 921 408 р. 16 к. что составляетъ при общемъ протяженіи дороги съ Атюктинскою вѣтвью въ 66 верстъ, 44 262 р. 24 к. на версту.

Израсходованныя на постройку дороги 2 921 408 р. 16 к. распределяются слѣдующимъ образомъ:

	Руб.	К.
I. Изысканія	5	856,96
II. Приобрѣтеніе земель.	32	943,90
III. Земляныя работы.	608	854,86
IV. Укрѣпленіе откосовъ и огражденіе земель	120	166,46
V. Мосты и трубы, переѣздные мосты чрезъ желѣзную дорогу	319	035,34
VI. Переѣзды чрезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ путей	5	137,30
VII. Приобрѣтеніе и заготовка балластныхъ матеріаловъ	109	411,16

	Руб.	К.
VIII. Заготовка матеріаловъ деревяннаго верхняго строенія	103 912,82	
IX. Приобрѣтеніе и доставка на мѣсто рельсовъ со скрѣпленіями	382 857,16	
X. Приобрѣтеніе и доставка на мѣсто стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ, передвижныхъ телѣжекъ, крановъ и проч.	17 588,81	
XI. Укладка верхняго строенія и рельсовъ	51 763,05	
XII. Станціи, со всѣми на оныхъ зданіями, отдѣльные приемные и пассажирскіе дома, буфеты, паровозные и вагонные сараи и мастерскія, водокачальныя зданія, жилые дома, складочныя зданія и проч.	213 665,29	
XIII. Водоснабженіе станцій, т. е. водопроводы, колодцы, водокачальныя машины со всѣми принадлежностями	17 774,14	
XIV. Сторожевые дома, будки и казармы	27 758,69	
XV. Верстовые и указательные столбы, оптическіе телеграфы	153,66	
XVI. Электрическій телеграфъ, со всѣми приборами, устройствами и жилыми помещеніями	6 122,54	
XVII. Подвижной составъ	242 734,51	
XVIII. Первоначальное заготовленіе приборовъ къ открытію движенія, какъ наприм. сигнальныхъ флаговъ и фонарей; лампъ и фонарей для станцій, зданій и поѣздовъ; инструментовъ, и проч.	6 138,49	
XIX. Снабженіе мастерскихъ, для починки подвижнаго состава, машинами и всѣми принадлежностями къ открытію движенія	31 653,65	

	Руб.	К.
XX. Управление работами собственно по по- стройкѣ дороги, со всѣми на оное рас- ходами	264 841,	87
XXI. Разные расходы	353 037,	50
Итого . . .	2 921 408,	16

Положеніе объ администраціи Грушевской желѣзной дороги
Высочайше утверждено 13 Декабря 1863 года.

Для продолженія дороги къ Грушевскимъ копиямъ съ одной сто-
роны, и для соединенія ея съ другой стороны до г. Ростова на Дону,
произведены изысканія въ 1866 году.

IV.

БАЛТО-ОДЕССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

СЪ ВѢТВЬЮ КЪ Г. ТИРАСПОЛЮ НА РѢКѢ ДНѢСТРѢ.

197,7 в. главной линіи и 43 в. вѣтви, въ 1 путь.

Сооруженіе Одессо-Балтской и Раздѣльно-Тираспольской желѣз-
ныхъ дорогъ, по Высочайшему ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА пове-
лѣнію, послѣдовавшему 15 Января 1863 года (*), производится сред-
ствами Правительства, подъ исключительнымъ вѣденіемъ Новороссій-
скаго и Бессарабскаго Генераль-Губернатора, Генераль-Адъютанта
Коцебу. Распоряженіе работами предоставлено Дѣйствительному Стат-
скому Совѣтнику, Камергеру Барону **Унгернъ-Штернбергу**. Утверж-
деніе всѣхъ проектовъ производится Генераль-Губернаторомъ, при ко-
торомъ состоитъ Инспекторъ изъ Штабъ-Офицеровъ Корпуса Инже-
неровъ Путей Сообщенія.

Особая система администраціи всего дѣла допущена съ цѣлію
опредѣленія дешевѣйшаго способа постройки желѣзныхъ дорогъ.

(*) См. описаніе Кіево-Балтской желѣзной дороги.

Къ работамъ землянаго полотна приступлено собственно для сего сформированными бригадами изъ штрафныхъ нижнихъ чиновъ, въ Маѣ мѣсяцѣ 1863 года. Труднѣйшія части земляныхъ работъ исполнялись вольнонаемными рабочими.

Балто-Одесская желѣзная дорога начинается на высотахъ на южной сторонѣ г. Балты, въ разстояніи около 2 верстѣ отъ города; по причинѣ значительной высоты и крутыхъ склоновъ, не оказалось возможнымъ спуститься ближе къ городу. Отъ станціи дорога направляется на югъ, потомъ поворачиваетъ на западъ, и близъ селенія Борщи, около 182 версты отъ г. Одессы, принимаетъ общее направление на югъ и юго-востокъ, слѣдуя постоянно водораздѣломъ между покатами долинъ р. Днѣстра и Куяльника и минуя многочисленныя овраги и балки.

На 65 верстѣ отъ г. Одессы, у станціи Раздѣльной, отдѣляется къ юго-западу вѣтвь къ г. Тирасполю на рѣкѣ Днѣстрѣ. Къ г. Одессѣ дорога подходит съ западной стороны у Тираспольскаго предмѣстья, гдѣ отдѣляется отъ нея вѣтвь, огибающая съ сѣверо-восточной стороны городъ и направляющаяся къ морскому берегу у карантинной пристани; главный же путь идетъ на южную сторону города, гдѣ на возвышенной его части расположены пассажирскія и товарныя станціи, и оканчивается на Куликовомъ полѣ.

Вѣтвь къ г. Тирасполю отъ станціи Раздѣльной направляется на юго-западъ до колоніи Стразбургъ, гдѣ переходитъ чрезъ глубокій оврагъ р. Кучургана, на 75 верстѣ отъ Одессы, и поворачиваетъ на сѣверо-западъ къ г. Тирасполю. Отъ Тираспольской станціи предположена вѣтвь по берегу р. Днѣстра, длиною до 3 верстѣ.

Длина дороги собственно между Балтою и Одессою 196,2 версты

Отъ Балтской станціи до начала Балто-Елисавет-

градской желѣзной дороги 1,5 »

Вѣтвь отъ главнаго пути къ карантинной при-

стани въ Одессѣ 9,0 »

Итого 206,7 верстѣ.

Длина вѣтви отъ с. Раздѣльной до г. Тирасполя 43 версты.

Земляное полотно устроено подъ 2 пути; на главной линіи и Тираспольской вѣтви уложенъ одинъ рельсовый путь; на вѣтви къ карантинной пристани два пути. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,008, кромѣ спусковъ къ мосту чрезъ р. Кучурганъ, на которыхъ склонъ допущенъ въ 0,01. Наименьшій радіусъ кривыхъ 400 сажень. Отъ г. Одессы дорога поднимается до 181 версты, и потомъ спускается къ Балтѣ. Точка начала Тираспольской вѣтви у станціи Раздѣльной лежитъ на 45,8 сажень, Балтская станція на 86,8 сажень, а самая возвышенная точка на 181 верстѣ на 94,4 саж. выше Одесской пассажирской станціи. Путь у карантинной пристани лежитъ ниже начала карантинной вѣтви, находящагося въ одномъ уровнѣ съ пассажирскою станціею, на 21,4 сажень. Мосты деревянные на каменныхъ устояхъ, трубы каменные, чугуныя и гончарныя. Пассажирскія зданія каменные; прочія станціонныя зданія частію каменные, частію деревянные; казармы и будки деревянные, и мазанки, или землянки.

Рельсы и скрѣпленія для дорогъ отпущены изъ складовъ въ Оеодосіи, Геническѣ и Александровскѣ, поступившихъ въ вѣденіе Министерства Путей Сообщенія отъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ на упраздненной Московско-Оеодосійской линіи.

Стоимость Балто-Одесской дороги съ вѣтвью къ г. Тирасполю, по 1 Января 1867 года составляетъ :

Отпущено, по требованіямъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генераль-Губернатора, въ распоряженіе строителя дороги . . .	11 387 400 руб.
Отпущено казенныхъ рельсовъ, стоимостью на сумму	1 300 000 »
<hr/>	
Итого .	12 687 400 руб.

Стоимость версты дороги, на протяженіи отъ Балты до Одессы, включая сопряженіе съ Балто-Елисаветградскою дорогою, и вѣтвь отъ станціи Раздѣльной къ г. Тирасполю, 240,7 верстѣ, оказывается въ

52 710 р. 42 к., къ 1 Января 1867 г. Работы еще не кончены; для обезпеченія движенія остается устроить водоснабженіе станцій, усилить подвижной составъ, дополнить рельсовые пути и телеграфы и сдѣлать другія необходимыя дополнительныя устройства, на что исчислена приблизительно сумма 5 303 460 рублей, съ раздѣленіемъ расходовъ на три разряда : а) на предметы самые необходимыя, назначенные къ производству въ 1867 г. на 3 027 200 руб., б) на предметы, отлагаемые до 1868 года, на сумму 925 000 р., и в) на работы, исполненіе которыхъ можетъ быть отложено до болѣе настоятельной надобности, на 1 351 260 руб. За исполненіемъ всѣхъ означенныхъ дополнительныхъ работъ и поставокъ, стоимость дороги будетъ равняться 17 990 860 рублей, или 74 743 р. 91 к. на версту, не считая процентовъ на капиталъ во время работъ и расходовъ по приобретенію капитала.

Движеніе между Балтою и Одессою открыто 4 Декабря 1865 года. Завѣдываніе эксплоатаціей принято Министерствомъ Путей Сообщенія 1 Сентября 1866 года.

V.

**ТЕЛЬСИНГФОРСО-ТАВАСТГУСТСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ
ДОРОГА**

ВЪ ФИНЛЯНДІИ.

100 верстъ.

Дорога эта состоитъ въ вѣденіи Правительства Великаго Княжества Финляндскаго.

б) Правительственные дороги, уступленные въ аренду.

VI.

ВАРШАВО-ВѢНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА,

съ двумя вѣтвями къ Ловичу и къ прусской границѣ.

325 верстъ; въ 1 путь.

Варшаво-Вѣнская дорога, отъ г. Варшавы до мѣстечка Граница на австрійской границѣ, имѣетъ протяженія 289 верстъ.

При ней находятся вѣтви :

а) отъ м. Скерневицъ до г. Ловича, длиною 20 »

б) отъ ст. Зомбковицы до ст. Сосновицы на прусской границѣ, длиною 16 »

Итого 325 верстъ.

Главная линія и вѣтвь къ Ловичу построены Правительствомъ, подъ Начальствомъ Генераль-Маіора, нынѣ Генераль-Лейтенанта, Э. И. Герстфельда.

Движеніе по нимъ открыто: по главной линіи 1 Апрѣля 1848 г., а по вѣтви къ Ловичу 1 Ноября 1845 г. По Высочайшему разрѣшенію 28 Сентября 1857 года, дорога уступлена на 85 лѣтъ въ арендное пользованіе частнаго Общества, принявшаго наименованіе «Общества Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги». По разрѣшенію, послѣдовавшему 1 Октября 1857 г., Общество построило вѣтвь отъ Зомбковицъ къ прусской границѣ, и открыло по ней движеніе 14 Августа 1859 г.

Дорога устроена въ 1 рельсовый путь, шириною 0,667 саж. = 4 ф. 8 д.; земляное полотно и каменные части мостовъ, подъ два пути; металлическія части мостовъ, подъ одинъ путь; часть мостовъ деревянные.

Учредители Общества Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги были: Гг. Германъ **Эпштейнъ**, Карлъ Августъ **Мильде**, Графъ Андрей **Ренаръ**, и Баронъ Германъ **Мушвицъ**. Дорога уступлена Обществу въ условіи платежа Правительству ежегодной ренты:

съ 1857 г. въ первыя 5 лѣтъ . по 200 000 рублей.

съ 1862 г. во вторыя 5 лѣтъ . по 225 000 »

съ 1868 г. въ остальные 75 лѣтъ по 250 000 »

Обществу предоставлено право выпустить 100 000 акцій по нарицательной цѣнѣ 100 р. за акцію, изъ коихъ 60 р. дѣйствительнаго вклада, и 40 р. капитала, съ котораго годовой доходъ уплачивается Правительству. Наричательный капиталъ состоитъ изъ 10 000 000 руб. въ сихъ акціяхъ, и 5 000 000 руб. въ облигаціяхъ.

Новый уставъ Общества утвержденъ Намѣстникомъ Царства Польскаго 29 Мая 1866 года.

в) Частныя, пользующіяся гарантіею Правительства.

VII.

ГЛАВНОЕ ОБЩЕСТВО РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Высочайшимъ Указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату 26 Января 1857 года, утверждены: Положеніе объ основныхъ условіяхъ для сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и Уставъ образовавшагося, для этого сооруженія, Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

УЧРЕДИТЕЛИ ОБЩЕСТВА:

С.-Петербургскій банкиръ **Штиглицъ** и К^о.

Варшавскій банкиръ С. А. **Френкель**.

Лондонскіе банкиры братья **Берингъ** и К^о.

Парижскіе банкиры: **Готтингеръ и К^о.**

» » **Б. Л. Фульдъ и Фульдъ-Оппенгеймъ.**

» » **Братья Маллетъ.**

» » **Баронъ Селлиеръ.**

» » **Н. И. Урибаренъ.**

» » **Дезаръ-Мюссаръ и К^о.**

Амстердамскіе банкиры: **Гоппе и К^о.**

Берлинскіе банкиры: **Мендельсонъ и К^о.**

Директоръ компаніи желѣзной дороги изъ Парижа въ Ліонъ
Исаакій Перейра.

Директоръ компаніи Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Франціи Ав-
густъ **Турнейсенъ.**

Предсѣдатель Совѣта Южныхъ желѣзныхъ дорогъ Франціи и
канала Гаронскаго Эмилій **Перейра.**

Предсѣдатель Главной Морской К^о во Франціи Адольфъ **Эйхталь.**

Парижскіе капиталисты: **Фридрихъ Гринингеръ.**

» » **Казиміръ Сальвадоръ.**

По Положенію и уставу, Общество обязывалось въ продолже-
ніи десяти лѣтъ устроить сѣть желѣзныхъ дорогъ изъ слѣдующихъ
линій: 1) отъ С.-Петербурга въ Варшаву съ вѣтвію чрезъ Ковно
до прусской границы, 2) изъ Москвы въ Нижній Новгородъ, 3) изъ
Москвы чрезъ Орель и Курскъ въ Феодосію и 4) изъ Орла или
Курска въ Либаву. Общее протяженіе этихъ линій составляло 4 000
верстъ.

Основной капиталъ Общества опредѣлялся по уставу въ 275
милліоновъ руб. сер. и долженъ былъ образоваться выпускомъ ак-
цій и облигацій. При учрежденіи своемъ, Общество выпустило
600 000 акцій по 125 руб. каждая, на сумму 75 милліоновъ руб.
Собранный по нимъ капиталъ оказался недостаточнымъ для исполне-
нія предназначенной Обществомъ программы, и въ 1858 году оно
выпустило 70 000 облигацій, по 500 р. каждая, на сумму 35 мил.
руб., а въ 1861 году 18 877 облигацій, по 125 руб. на сумму

2 359 625 р. Такимъ образомъ составилъ капиталъ въ 112 359 625 рублей.

Для исполненія предпріятія, Общество пригласило на всѣ высшія и на значительную часть прочихъ должностей французскихъ инженеровъ, техниковъ и другихъ агентовъ, и поручило главное распоряженіе французскому инженеру дорогъ и мостовъ, Колиньону, съ званіемъ Главнаго Директора. Управленіе дѣлами Общества возложено на Совѣтъ изъ 20 членовъ, изъ коихъ не менѣе половины русскихъ подданныхъ. При Главномъ Директорѣ былъ образованъ совѣщательный техническій Комитетъ изъ 4 русскихъ инженеровъ для разсмотрѣнія проектовъ; обязанности Комитета ограничивались разсмотрѣніемъ тѣхъ техническихъ вопросовъ, какіе считалъ нужнымъ внести въ оный Главный Директоръ.

Общество, по образованіи своемъ, приняло въ свое владѣніе начатую Правительствомъ С. Петербурго-Варшавскую желѣзную дорогу, на которой участокъ въ 42 версты между С. Петербургомъ и Гатчиной былъ уже открытъ для движенія, со всѣми отошедшими подъ дорогу землями, подвижнымъ составомъ, имуществомъ и запасами топлива и матеріаловъ. Въ вознагражденіе за принятую дорогу, Общество обязалось уплатить Правительству 18 мил. руб., безъ процентовъ, изъ половины излишковъ чистаго дохода подъ обеспеченными Правительствомъ 5⁰/₀ по уставу.

Гарантія Правительства опредѣлена была въ 5⁰/₀, со включеніемъ погашенія, на слѣдующіе капиталы:

По Варшавской дорогѣ на 85 000 000 руб.

По вѣтви къ прусской границѣ, по 69 000 руб. съ версты дѣйствительнаго протяженія.

По Московско-Нижегородской, Московско-Одесской и Либавской дорогамъ по 62 500 руб. съ версты дѣйствительнаго протяженія.

Въ 1857 г. Общество, принявъ Варшавскую дорогу отъ Правительства, приступило къ продолженію на ней работъ, а по прочимъ линіямъ начало изысканія и составленіе проектовъ. Въ половинѣ 1858 г. начаты работы на линіи Московско-Нижегородской. Въ томъ

же году заключены контракты, а въ 1859 г. начаты въ незначительномъ количествѣ работы, въ Крыму на Оеодосійской линіи ; а вначалѣ 1861 г., остановлены за недостаткомъ денежныхъ способовъ.

Въ 1861 году, то есть по прошествіи 4 лѣтъ съ утвержденія устава, Общество убѣдилось, что, за сдѣланными имъ расходами по постройкѣ Варшавской, Ковенской, Нижегородской и частию Оеодосійской дорогъ и при значительности подрядныхъ цѣнъ на работы и матеріалы, собранныхъ выпускомъ акцій и облигацій 110 мил. руб. будетъ недостаточно на окончаніе начатыхъ линій. Встрѣчая затрудненія къ собранію капитала, необходимаго для окончанія предпріятія, выпускомъ новыхъ акцій или облигацій, Общество обратилось къ Правительству съ просьбою о дарованіи ему дополнительныхъ льготъ, а именно увеличенія размѣра гарантированнаго капитала и выдачи ежегодныхъ денежныхъ пособій въ теченіи 30 лѣтъ, по Варшавской, Ковенской и Нижегородской дорогамъ по 1 250 руб. на версту, а по Оеодосійской по 2 750 000 руб. въ годъ. Слѣдствіемъ такого ходатайства и невозможности продолженія дѣйствій Общества на прежнихъ началахъ, послѣдовало въ 1861 году, по соглашенію Правительства съ уполномоченными представителями Общества, коренное его преобразование, выраженное Высочайше утвержденнымъ 3 Ноября 1861 года уставомъ взамѣнъ прежняго.

По новому уставу, обязанности Общества ограничены Варшавскою дорогою съ вѣтвью къ прусской границѣ 1 206 вер. и Нижегородскою дорогою 410 вер., а всего 1 616 вер. Всѣ изысканія, проекты и свѣденія по линіямъ Оеодосійской и Либавской, а также всѣ работы, земли, матеріалы, запасы и прочее имущество по Оеодосійской линіи, Общество обязывалось передать Правительству съ зачетомъ за сдѣланныя по этимъ линіямъ издержки Общества суммы 6 400 000 руб. въ счетъ 18 мил. руб., должныхъ Обществомъ Правительству за Варшавскую дорогу. На довершеніе линій Варшавской съ Ковенскою вѣтвью и Нижегородской, Правительство даровало Обществу пособіе въ 28 мил. руб. Основной капиталъ опредѣленъ по количеству и условіямъ выпущенныхъ акцій и облигацій въ

112 359 625 руб., на которые Правительство даровало со дня утверждения новаго устава обезпеченіе 5⁰/₀ въ годъ и погашенія съ 1 Января 1867 года. Въ Совѣтъ Общества назначены 4 члена отъ Правительства, а число акціонерныхъ членовъ уменьшено до 10; дѣйствіе Парижскаго Комитета и вліяніе его на дѣла Общества прекращено; въ тѣ года, когда требуется доплата гарантіи, Правительство приняло участіе въ Общихъ Собраніяхъ акціонеровъ съ правомъ $\frac{1}{4}$ части наличныхъ голосовъ.

Къ дню утвержденія новаго устава, 3 Ноября 1861 года, было открыто движеніе: по Варшавской желѣзной дорогѣ между С. Петербургомъ и Динабургомъ, на протяженіи 497 вер.

Отъ Ковна до прусской границы 81 —

По Нижегородской дорогѣ отъ Москвы до Владиміра . 177 —

Всего . . 755 вер.

На открытыхъ участкахъ оставались части работъ еще неконченныя. Остальное протяженіе обѣихъ линій было занято работами, подвинутыми въ различной степени. Въ счетъ дарованной Правительствомъ ссуды 28 мил. рублей, къ 3 Ноября 1861 г., было уже израсходовано Обществомъ заимообразно около 13¹/₂ милліоновъ. По утвержденіи новаго устава, Совѣтъ Общества приступилъ къ преобразованію системы управленія работами, ограниченія правъ мѣстныхъ распорядителей, сокращенію штатовъ и уменьшенію расходовъ по работамъ, сколько дозволяли заключенные прежнимъ управленіемъ большіе оптовые подряды, къ расторженію которыхъ и замѣненію дешевѣйшими способами исполненія также были приняты мѣры. Не смотря на то, по значительному количеству работъ, остававшихся еще неисполненными, невыгодности имѣвшихъ еще силу обязательствъ Общества, и неточности смѣтныхъ исчисленій, на которыхъ было основано опредѣленіе данной въ ссуду Правительствомъ суммы, до половины которой было уже издержано до 3 Ноября 1861 г.,—дарованное пособіе оказалось недостаточнымъ для окончанія необходимыхъ работъ, и по ходатайству Общества, дарованы ему по Вы-

сочайшимъ разрѣшеніямъ дополнительныя льготы, состоявшія, въ предоставленіи въ распоряженіе Общества чистаго дохода за 1862 г. (4 Октября 1862 г.) и дозволеніи (22 Марта 1864 г.) употребить на окончаніе работъ до 5 мил. рублей изъ чистаго дохода 1863, 1864 и проч. годовъ.

Послѣдніе участки линій Главнаго Общества окончательно открыты для движенія въ 1862 году.

Издержки на сооруженіе устроенныхъ Главнымъ Обществомъ желѣзныхъ дорогъ, составляютъ къ 1 Января 1867 года:

	По Варшавской дорогѣ. Р у б л е й	По Нижегородской дорогѣ. Р у б л е й
I. Расходы до начала дѣйствій Общества, содержаніе Глав- наго Правленія и преміи Ин- женерамъ	2 826 245,57	762 750,66
II. Проценты и курсовая разни- ца, падающая на долю сооруже- нія, прибыли и убытки	16 333 464,68	4 354 337,66
III. Содержаніе личнаго состава, расходы по изысканіямъ и составленію проектовъ	3 936 558,24	1 468 845,13
IV. Приобрѣтеніе земель	1 344 901,34	698 313,01
V. Земляныя работы	20 427 456,92	6 301 252,18
VI. Мосты, трубы, переѣзды, то- нели	15 743 676,37	5 164 520,46
VII. Верхнее строеніе, рельсовый путь, балластъ, сигнальные и освѣтительные снаряды для пути, верстовые и ука- зательные столбы, изгороди, разсадки и проч.	18 021 272,34	7 647 889,15

	По Варшавской дорогѣ. Р у б л е й.	По Нижегородской дорогѣ. Р у б л е й.
VIII. Станціи и ихъ движимость, сторожевые дома, будки, магазины и проч.	14 550 390,20	4 426 536,74
IX. Телеграфы и часы	565 916,14	49 907,78
X. Набережныя, доки, бассейны, пристани съ путями и проч.	35 156,87	13 754,28
XI. Конно-желѣзныя дороги . . .	53 444,92	133 104,11
XII. Подвижной составъ	10 059 393,90	4 167 754,37
XIII. Расходы къ открытію движенія	226 360,54	110 163,27
XIV. Рабочіе поѣзды, за исключе- ніемъ сбора	905 786,10	238 866,59
XV. Работы, произведенныя Пра- вительствомъ и переданныя Обществу	18 391 950,81	—
Итого	123 421 974,94	35 537 995,39

Сверхъ того, общихъ расходовъ,
еще не распредѣленныхъ по линіямъ,
2 287 511,37; раздѣляя эту сумму
примѣрно, пропорціонально протяже-
нію линій, получимъ

	1 707 140,28	580 371,07
Всего	125 129 115,22	36 118 366,46

Или, на версту дороги 103 755,48 88 093,58

Основной капиталъ Общества къ 1 Января 1867 г. составлялъ:

600 000 акцій по 125 рублей .	75 000 000 р.	
70 000 облигацій 1-го выпуска по 500 рублей . . .	35 000 000 »	
18 877 облигацій 2-го выпуска по 125 рублей . . .	2 359 625 »	
		112 359 625 р.

Къ тому же числу, Общество состояло должнымъ Правительству, капитала и процентовъ:

а) За работы, исполненныя Правительствомъ и переданныя Обществу		13 991 871,02	
б) По ссудамъ на довершеніе ли- ній		33 246 712,79	47 238 583,81
в) По ссудамъ на уплату купо- новъ акцій и облигацій.		32 013 263,40	
Итого		79 251 847,21	

А.

С. ПЕТЕРБУРГО - ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

съ

ВѢТВЬЮ КЪ ПРУССКОЙ ГРАНИЦѢ.

Длина: Отъ С. Петербурга до Варшавы 1 045 верстъ.

Отъ ст. Ландварово до ст. Вержболово 161 »

Всего 1 106 верстъ.

Отъ С. Петербурга до Гатчины 57,5 верстъ въ два пути.

На остальномъ протяженіи . 1 148,5 » въ одинъ путь.

Сооруженіе С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги начато Правительствомъ въ Маѣ 1852 г. по Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему 15 Февраля 1851 года. Работы производились подъ управленіемъ Инженеръ-Генералъ-Маіора Эдуарда Ивановича **Герст-Фельда** (нынѣ Генералъ-Лейтенантъ, Товарищъ Министра Путей Сообщенія) на участкахъ дороги между С. Петербургомъ и Динабургомъ и между Бѣлостокомъ и Варшавою. Производителями работъ были Инженеры:

Помощники Управляющаго работами: Генералъ-Маіоръ С. В. **Кербедзь 1**, и Полковникъ А. А. **Богушевскій**.

Начальники Отдѣленій Подполковники: **Граве 1**, **Шландеръ 1**, **Глазенапъ**, **Гофмейстеръ** и **Мейнгардтъ**.

Начальники дистанцій, Капитаны: **Лундъ**, **Глинка**, **Пероттъ 2**, **Тесьминъ**, **Лампе 2**, **Граве 2**, **Фереманъ**, **Руммель 3**, **Генрихъ** и **Эрдбергъ-Крженціевскій** (военный Инженеръ); Штабсъ-Капитаны: **Граве 3**, **Петерсъ 1**, **Шпилевъ**, **Поплавскій**, **Павловскій** и **Шашинъ**; Поручики: **Грекъ**, **Ливанскій**, **Шландеръ**, **Гермесъ 2**, и **Ридель**; Подпоручикъ **Левстремъ**.

На участкѣ отъ С. Петербурга до Гатчины движеніе открыто 1 Ноября 1853 года. Ко времени передачи дороги Главному Обществу, на участкѣ отъ Гатчины до Луги земляное полотно и мосты были готовы; между Лугой и Псковомъ, и между Бѣлостокомъ и Варшавой, земляныя работы значительно подвинуты; между Псковомъ и Динабургомъ начаты земляныя работы.

По переходѣ Варшавской дороги во владѣніе Главнаго Общества, Главное Управленіе работами поручено французскимъ Инженерамъ подъ начальствомъ Главнаго Директора **Коллинъона**, частнаго Директора **Герена** и Вице-Директоровъ **Брессона** и **Готшалька**. Линія раздѣлена на 3 Отдѣленія подъ вѣденіемъ старшихъ Инженеровъ: **Піаронъ-де-Мондезира**, **Ванъ-Бларамберга** и **Легетра**. Работы исполняли:

Русскіе Инженеры Путей Сообщенія: **Поплавскій**, **Павловскій**, **Граве 2**, **Пероттъ 2**, **Генрихъ**, **Грекъ**, **Вокульскій**, **Слободзинскій**, **Шпилевъ**, **Цехолевскій**, **Рербергъ 2**, **Фонъ-Дезенъ**, **Ридель**, **Михальцевъ**, **Верещинскій**, **Кологривовъ**, **Сентянинъ 2**, **Потемкинъ**, **Титовъ**, **Апохаловъ**, **Повалишинъ**, **Корвинъ-Круковской 1**, **Петерсъ 2** и **Круковской 2**. Военные Инженеры: **Эрдбергъ-Крженціевскій**, **Эверцъ** и **Духновскій**.

Французскіе Инженеры: Начальники участковъ **Гилью**, **Антуанъ Лемеръ**, **Дине**, **Плонсковскій**, **Понтонъ-д'Амекуръ** и **Меро**, съ весьма большимъ числомъ помощниковъ и другихъ служащихъ.

Начинаясь въ С. Петербургѣ у Обводнаго канала, Варшавская желѣзная дорога огибаетъ Пулковскую гору, проходитъ въ 3 вер. отъ Царскаго Села, въ $\frac{1}{2}$ верстѣ отъ Гатчины, въ $\frac{1}{4}$ версты отъ Луги, въ 1 верстѣ отъ Пскова, въ $1\frac{3}{4}$ версты отъ Острова, ниже котораго переходитъ чрезъ р. Великую и достигаетъ до г. Динабурга. При этомъ городѣ она пересѣкаетъ Риго-Динабургскую желѣзную дорогу, проходя надъ нею мостомъ, и соединяется съ нею вѣтвью. Пройдя по гласису Динабургской крѣпости, Варшавская желѣзная дорога переходитъ чрезъ р. Западную Двину и, слѣдуя долинами рѣкъ Жеймяны, Виліи и Вилейки, подходитъ къ г. Вильнѣ. На 665 верстѣ прорѣзываетъ Понарскую возвышенность тоннелью въ 200 саж. длиною. На первой станціи за Вильною, въ Ландваровѣ, въ 678 верстахъ отъ С. Петербурга, отъ Варшавской дороги отдѣляется вѣтвь къ прусской границѣ. Далѣе, дорога проходитъ чрезъ г. Гродно, пересѣкаетъ р. Нѣманъ, проходитъ въ разстояніи около 2 верстѣ отъ Бѣлостока, переходитъ чрезъ р. Наревъ у селеній Ухово и Лапы, на 974 верстѣ пересѣкаетъ р. Бугъ, и оканчивается у предмѣстія Праги города Варшавы.

Вѣтвь къ прусской границѣ, отдѣляясь отъ станціи Ландварово отъ Варшавской дороги, слѣдуетъ сначала вдоль долины р. Виліи, переходитъ въ долину р. Нѣмана, приближается къ г. Ковно тоннелью въ 600 саж. длиною, поднимается долиною р. Жесы, и достигаетъ прусской границы на рѣчкѣ Липони у Вержболова. На противоположномъ берегу находится прусская станція Эйткуненъ. Обѣ станціи соединены путями русской и прусской ширины для передачи пассажировъ и грузовъ.

Изъ нивелировки оказывается, что надъ уровнемъ С. Петербургской станціи возвышеніе главныхъ станцій дороги есть слѣдующее: Гатчинская 42 саж., Псковская 20 саж., Динабургская 46,6 саж., Виленская 65,7 саж., Ландваровская или начало вѣтви къ прусской границѣ 73,8 саж., Гродненская 55,2 саж., Бѣлостокская 60 саж., Варшавская 39 саж., Ковенская 13,3 саж. и Вержболовская 25,5 саж. Самая возвышенная точка дороги, 82,7 саж. надъ

уровнемъ С. Петербургской станціи, лежитъ на 449 верстѣ между станціями Антонопольскою и Рушонскою.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ Варшавской дороги 0,006; наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж.

Варшавская желѣзная дорога устроена отъ С. Петербурга до Гатчины въ 2 пути; на прочемъ протяженіи, равно какъ и на вѣтви къ прусской границѣ, земляное полотно и каменные части мостовъ построены подъ два пути, съ одиночнымъ рельсовымъ путемъ. Мосты желѣзные на каменныхъ устояхъ; трубы каменные и чугуныя; станціонныя зданія частію каменные, частію деревянные. Всѣхъ станцій, со включеніемъ оконечныхъ, 62. Главныя паровозныя зданія помѣщены на станціяхъ: С. Петербургской, Псковской, Динабургской, Виленской, Лапской и Ковенской. Большія мастерскія для починки подвижнаго состава построены на станціяхъ: С. Петербургской, Динабургской, Виленской, Ковенской и Лапской. Значительнѣйшія сооруженія Варшавской желѣзной дороги суть: мостъ чрезъ р. Лугу длиною въ 54 саж., въ 2 пролета, желѣзный, рѣшетчатый въ 4 фермы подъ 2 пути съ ѣздою по верху; мостъ чрезъ р. Западную Двину у Динабурга, длиною въ 121,5 саж. о 3 пролетахъ, на металлическихъ быкахъ желѣзный, рѣшетчатый въ 2 фермы подъ 2 пути съ ѣздою внутреннею; мостъ чрезъ р. Нѣманъ у г. Ковно, длиною 135,5 саж. о 4 пролетахъ, на металлическихъ быкахъ желѣзный въ 2 фермы подъ 2 пути съ ѣздою внутреннею; мостъ чрезъ р. Нѣманъ у г. Гродно, длиною 87 саж. въ 3 пролета, желѣзный, рѣшетчатый на металлическихъ быкахъ въ 2 фермы подъ 2 пути съ ѣздою по верху; мостъ чрезъ р. Наревъ длиною въ 75 саж. о 3 пролетахъ желѣзный, рѣшетчатый въ 2 фермы подъ 2 пути съ ѣздою внутреннею; мостъ чрезъ р. Бугъ длиною въ 130,7 саж. о 5 пролетахъ, на металлическихъ быкахъ, желѣзный, рѣшетчатый въ 2 фермы подъ 2 пути съ ѣздою внутреннею; каменный тоннель чрезъ По-нарскую гору на 665 верстѣ отъ С. Петербурга длиною въ 200 саж. подъ 2 пути; Ковенскій тоннель каменный длиною 600 саж. подъ 2 пути.

С. Петербурго-Варшавская желѣзная дорога съ вѣтвью къ прусской границѣ открыта для движенія частями, въ слѣдующіе годы:

1 Ноября	1853 г.	отъ С. Петербурга до Гатчины	на длинѣ	42 вер.
5 Декабря	1857 г.	— Гатчины	— Луги	86 —
10 Февраля	1859 г.	— Луги	— Пскова	129 —
26 Января	1860 г.	— Пскова	— Острова	49 —
8 Ноября	1860 г.	— Острова	— Динабурга	191 —
11 Апрѣля	1861 г.	— Ковна	— прусской границы	81 —
9 Мая	1862 г.	— Динабурга	— Ковна	257 —
15 Декабря	1862 г.	— Ландварова	— Варшавы	371 —
				1206 вер.

Б.

МОСКОВСКО - НИЖЕГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

410 верстъ, въ 1 путь.

Къ сооруженію Московско-Нижегородской желѣзной дороги приступлено въ 1858 г. на участкѣ отъ Москвы до Владиміра, и въ 1859 году между Владиміромъ и Нижнимъ-Новгородомъ. Управление работами поручено было Главнымъ Обществомъ Старшему Инженеру **Жаклину**; въ 1860 г. мѣсто его заступилъ Инженеръ **Помье**, а въ 1862 г., для окончанія работъ къ открытію движенія на участкѣ отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода, на мѣсто Г. Помье назначенъ Старшимъ Инженеромъ Подполковникъ **Кириѣновъ**.

Производствомъ работъ занимались:

Русскіе Инженеры Путей Сообщенія Капитаны: **Дуницъ-Слѣпецъ**, **Обромпальскій**, Штабсъ-Капитанъ **Духовской**, Поручики: **Захаровъ**, **Красовскій**, **Леонъ**, **Фриде**, **Таубе 2**, **Таубе 3**, **Тенишевъ**, **Бернацкій**, **Друри** и **Фадѣевъ**. Военные Инженеры: Штабсъ-Капитанъ **Рехневскій**, Поручики: **Фрейманъ** и **Струве** и Подпоручикъ **Васильевъ**.

Французскіе Инженеры, начальники участковъ: **Гасте**, **Роайе**, **Жюто**, **Лоббе** и **Шеллисонъ** и ихъ помощники: **Шабю**, **Кантонъ**,

Поале, Пико, Демоне, Ганри, Мерле, Огюстенъ, Баронъ, Патиньи, Гюйне, Годафруа.

Нижегородская дорога начинается въ Москвѣ внѣ города за Покровскою заставою, гдѣ построена временная пассажирская станція и постоянная товарная. Мѣсто для постройки постоянной пассажирской станціи Обществомъ еще не избрано. На 6 верстѣ Нижегородская дорога пересѣкаетъ Московско-Рязанскую желѣзную дорогу, проходя подъ нею въ пролетѣ путепроводнаго моста. У этой точки пересѣченія, обѣ дороги соединены кривымъ сопряженіемъ, длиною въ 1 в., служащимъ для перехода поѣздовъ съ одной дороги на другую. На большей части своего протяженія, Московско-Нижегородская дорога идетъ долиною р. Клязьмы, и пересѣкаетъ ее 3 раза; на послѣднихъ трехъ станціяхъ она слѣдуетъ по долинѣ р. Оки, и оканчивается у Нижняго-Новгорода на лѣвомъ берегу р. Оки у слободы Кунавина, близъ мѣста ярмарки; тутъ расположена пассажирская и товарная станціи. Дорога проходитъ близъ городовъ: Богородска въ разстояніи около 12 верстѣ, Покрова около 3 верстѣ, Владиміра между городомъ и р. Клязьмою, Коврова около 1 версты, Вязниковъ около 4 верстѣ, Гороховца около 8 верстѣ, и Горбатова, около 8 вер. Самая возвышенная точка дороги лежитъ въ 4 верстахъ за Куковскою станціей: она оказывается по нивелировкѣ на 9,5 саж. выше временной Московской станціи; станція Владимірская, стоящая подъ горою между городомъ и р. Клязьмою, на 25,4 саж. ниже Московской, Ковровская на 22,7 саж., и Нижегородская на 34,2 саж. ниже Московской.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,006; наименьшій радіусъ кривыхъ 500 саженъ.

Земляное полотно и каменные части мостовъ устроены подъ два пути; рельсовый путь одиночный. Мосты каменные, или желѣзные на каменныхъ устояхъ; трубы каменные и чугунныя. Станцій, считая оконечныя, 26, изъ коихъ Московская временная. Станціонныя зданія частію каменные, частію деревянные. Большія паровозныя зданія устроены на станціяхъ: Владимірской, Вязниковской и Ниже-

городской. Большія мастерскія для починки паровозовъ и вагоновъ находятся у Ковровской станціи. Замѣчательнѣйшіе мосты желѣзные, рѣшетчатые : чрезъ р. Клязьму, а) у дер. Городищи, близъ г. Покрова, длиною 66,64 саж. о 2 пролетахъ въ 2 фермы для 2 путей съ ѣздою внутреннею; б) у г. Коврова длиною 105 саж. о 4 пролетахъ въ 4 фермы подъ 2 пути, съ ѣздою по верху; в) у дер. Галицкой близъ Гороховецкой станціи, длиною въ $156\frac{1}{2}$ саж. о 5 пролетахъ въ 2 фермы подъ 2 пути, съ ѣздою внутреннею; мостъ чрезъ р. Нерль длиною $51\frac{1}{2}$ саж. о 4 пролетахъ въ 2 фермы, подъ 2 пути съ ѣздою внутреннею.

Для соединенія дорогъ Нижегородской и Θεодосійской съ Николаевскою желѣзною дорогою, Главное Общество провело въ 1860 г. отъ временной станціи, помѣщенной за Покровскою заставою временную вѣтвь чрезъ г. Москву до Николаевской дороги, съ цѣлію устроить по направленію этой вѣтви постоянный путь и возвести при немъ близъ Садовой улицы постоянную станцію для дорогъ Нижегородской и Θεодосійской, или даже центральную станцію для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, исходящихъ изъ Москвы. Значительность расходовъ, требовавшихся для исполненія этого предположенія, затрудненія придти къ соглашенію съ управленіями другихъ дорогъ для устройства центральной станціи, и наконецъ истощеніе финансовыхъ способовъ Общества для выполненія обязательствъ по первоначальному уставу 1857 года, воспрепятствовали этому предпріятію, и съ преобразованіемъ Общества въ 1861 году временная вѣтвь передана во владѣніе Правительства; оконченою же станціей Нижегородской желѣзной дороги остается пока временная станція за Покровскою заставою.

Для облегченія сообщеній между Нижегородскою станціей, ярмаркою и пристанями рр. Оки и Волги, построена въ 1864 г. отъ станціи конно-желѣзная дорога, состоящая изъ двухъ вѣтвей: одна къ р. Окѣ съ продолженіемъ на островъ, гдѣ расположена желѣзная пристань, другая чрезъ ярмарочный дворъ къ р. Волгѣ, и по берегу ея вдоль пароходныхъ и разгрузныхъ пристаней. Длина конно-желѣз-

ной дороги по обѣимъ вѣтвямъ 9 в. 147¹/₂ саж. Постройка произведена съ разрѣшенія Правительства на ссуду, заимствованную изъ доходовъ дороги, и обошлась 92 694,93 руб.

Чистый доходъ отъ движенія по вѣтви причисляется къ чистому доходу всей дороги.

Постоянное движеніе по Московско-Нижегородской дорогѣ открыто: 14 Іюня 1861 г. на участкѣ отъ Москвы до Вла-

диміра 177 вер.

1 Августа 1862 года на участкѣ отъ Владиміра до

Нижняго-Новгорода 233 вер.

410 вер.

IX.

МОСКОВСКО-РЯЗАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

196,4 верстъ; въ 1 путь.

Для соединенія Москвы съ Саратовомъ паровозною желѣзною дорогою, въ 1859 году образовалось Общество Саратовской желѣзной дороги, по уставу, Высочайше утвержденному 17 Іюля того же года.

Учредители Общества: Генералъ-Адъютанты: Н. Н. **Анненковъ** и С. А. **Юрьевичъ**, Гофмейстеръ А. И. **Сабуровъ**, Тайный Совѣтникъ К. И. **Арсеньевъ**, Генералъ-Маіоръ М. Ю. **Поливановъ**, Статскій Совѣтникъ А. Я. **Софроновъ**, Инженеръ-Полковникъ А. К. **Красовскій**, Коллежскій Секрет. В. И. **Жадимеровскій**, Почетные Граждане Г. А. **Маркъ**, К. **Капгеръ** и К. Т. **Солдатенковъ**, Астраханскіе первостатейные купцы братья **Сапожниковы**, купецъ 1 гил. **Ф. М. Фонъ-Вогау** и Бельгійскій подданный **Брауеръ-де-Гогендорпъ**. По уставу сему, Общество обязывалось построить всю линію между Москвою и Саратовомъ чрезъ гг. Коломну, Рязань и Моршанскъ, съ вѣтвями къ рр. Москвѣ, Окѣ, Пронѣ, Цнѣ и Волгѣ, и съ соедине-

немъ съ Николаевскою желѣзною дорогою, въ теченіи 6 лѣтъ, съ правомъ владѣнія дорогою въ продолженіи 80 лѣтъ со дня окончанія 6 лѣтняго срока на постройку. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 45 000 000 рублей. Правительство гарантировало чистый доходъ въ $4\frac{1}{2}\%$, включая и погашеніе, на капиталъ, дѣйствительно употребленный на построеніе дороги, но не свыше 62 000 руб. на версту протяженія главной линіи, и съ тѣмъ, чтобы сумма гарантируемыхъ процентовъ не превосходила 2 025 000 рублей въ годъ.

По ходатайству Общества, 20 Апрѣля 1862 г. Высочайше утвержденъ измѣненный уставъ, по которому ему даны слѣдующія льготы: сроки окончанія дороги отдалены на 1868 г., и дарована гарантія съ погашеніемъ 5% на дѣйствительно издержанный капиталъ, но не свыше 62 000 руб. на версту, и до предѣла 2 250 000 руб. въ годъ.

Наконецъ, по невозможности собрать весь основной капиталъ, необходимый для окончанія предпріятія, Общество, въ концѣ 1862 г. ходатайствовало предъ Правительствомъ о дозволеніи ограничиться постройкою дороги отъ Москвы до Рязани. Вслѣдствіе сего, Высочайше утвержденъ 8 Января 1863 г. новый уставъ, по которому Общество приняло названіе «Общество Московско-Рязанской желѣзной дороги»; дѣйствія его ограничены участкомъ отъ Москвы до Рязани; основной капиталъ опредѣленъ въ 45 000 000 руб. изъ 100 000 акцій по 100 руб. каждая, и изъ облигацій на сумму 5 000 000 руб. Гарантія въ 5% , считая и погашеніе, назначена по прежнему на дѣйствительный расходъ, но не свыше 62 000 р. на версту утвержденного протяженія главной линіи. Срокъ открытія дороги назначенъ не позже 1865 г.; право владѣнія 80 лѣтъ, считая съ этого срока.

Постройка дороги отъ Москвы до Коломны производилась подъ управленіемъ старшаго Инженера **Жаклина**, мѣсто котораго въ 1861 г. занялъ Инженеръ Путей Сообщенія Подполковникъ **Бергель**; на 2 участкѣ Главный Инженеръ Капитанъ Путей Сообщенія **Да-**

ниловъ. Строители: Инженеры Путей Сообщенія Капитанъ **Дупинъ-Слепцъ**, Поручики: **Бернадскій 1**, **Бернадскій 2**, **Лишинъ**, **Поплавскій 2**, **Черниковскій**, Баронъ **Штенгель**, **Ададуровъ**, Военные Инженеры: Штабсъ-Капитаны: **Ильинъ** и **Струве**, и иностранецъ **Мишель** по части подвижнаго состава.

На I отдѣленіи, отъ Москвы до Коломны, приступлено къ работѣ весною 1860 г.; между Коломною и Рязанью весною 1863 г. Первое отдѣленіе открыто для движенія 20 Іюля 1862 г.; второе 26 Августа 1864 г.

Московская станція Рязанской дороги находится у Сокольничьяго шоссе противъ станцій Николаевской и Ярославской желѣзныхъ дорогъ. На 3 верстѣ дороги отдѣляется отъ главнаго пути вѣтвь, длиною въ 3,7 версты, соединяющая Рязанскую дорогу съ Николаевской; при точкѣ ихъ встрѣчи устроена перегрузочная станція; вѣтвь эта пересѣкаетъ Московско-Ярославскую желѣзную дорогу, проходя чрезъ нее мостомъ. На 11 верстѣ главный путь встрѣчаетъ Московско-Нижегородскую желѣзную дорогу, переходя чрезъ нее также мостомъ. Рязанская дорога слѣдуетъ лѣвымъ берегомъ р. Москвы и пересѣкаетъ эту рѣку у г. Коломны; за этимъ городомъ устроена вѣтвь къ р. Москвѣ у ея впаденія въ р. Оку, длиною съ пристанью въ 3 версты. Далѣе, дорога пересѣкаетъ р. Оку, и слѣдуя правымъ покатомъ, достигаетъ г. Рязани, у берега р. Трубежа. Передъ станціею, товарная вѣтвь, переходитъ за р. Трубежъ, и направляется къ р. Окѣ, при которой устроена пристань; длина вѣтви 4,3 версты.

Наибольшіе продольные склоны Московско-Рязанской дороги на главномъ пути 0,007, на вѣтвяхъ 0,008. Наименьшій радіусъ кривыхъ на главномъ пути 400 саж., на вѣтвяхъ 300 саж. Коломенская станція лежитъ на 18,4 саж., а Рязанская на 20 саж. ниже Московской. Наибольшее возвышеніе дороги находится въ точкѣ пересѣченія ея съ Нижегородскою дорогою на 11 верстѣ: точка эта на 2,8 саж. выше Московской станціи. На 141 верстѣ, близъ мѣста наибольшаго приближенія дороги къ р. Окѣ, передъ станціей

Горка, находится высшая точка дороги между Коломною и Рязанью; она на 2 саж. выше Московской станціи.

Протяженіе дороги отъ Москвы до Рязани 196,4 верстѣ; въ томъ числѣ соединительная вѣтвь съ Николаевскою дорогою 3,7 вер. и Коломенская вѣтвь 3 версты. Дорога устроена въ одинъ путь; земляное полотно и каменные части мостовъ подъ два пути. Мосты желѣзные на каменныхъ устояхъ; замѣчательнѣйшіе изъ нихъ: чрезъ р. Москву близъ Коломны длиною въ 118 саж. о 5 пролетахъ съ вѣздою внутреннею, желѣзный рѣшетчатый, въ 2 фермы подъ 2 пути, и чрезъ р. Оку за Коломною, длиною 273,7 саж. о 10 пролетахъ съ вѣздою по верху, деревянный, системы Гау, съ желѣзными поясами въ 2 фермы подъ 1 путь, съ быками и устоями подъ 2 пути. Станцій, со включеніемъ оконечныхъ, 13; станціонныя зданія частію каменные, частію деревянные; мастерскія для починки подвижнаго состава устроены на Московской станціи.

Стоимость сооруженія дороги составляетъ къ 1 Января 1867 года
14 975 990 р. 87 к.

а именно:

а) Расходы до образованія Общества	169 064,80
б) Управленіе работами	540 252,49
в) Приобрѣтеніе земель	637 144,53
г) Выдача процентовъ акціонерамъ во время сооруженія дороги	749 323,09
д) Собственно работы и поставки принадлежностей пути	12 187 175,42
е) Разные расходы	18 909,54
ж) Расходы по приисканію капитала для постройки II участка	674 121,00
	<hr/>
	14 975 990 р. 87 к.
или на версту дороги	76 252 р. 50 к.

Движеніе по 1 участку дороги длиною 117,2 вер. отъ Москвы до Коломны открыто 20 Іюля 1862 г. Въ 1864 году, 26 Августа открытъ для движенія 2 участокъ отъ Коломны до Рязани, кромѣ моста чрезъ р. Оку. 20 Февраля 1865 г. открытъ этотъ мостъ, и съ этого времени началось правильное движеніе по всей дорогѣ.

Х.

РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

197 верстъ; въ 1 путь.

Высочайше утвержденнымъ 12 Марта 1865 года уставомъ учреждено Общество для сооруженія желѣзной дороги отъ г. Рязани до г. Козлова, подъ наименованіемъ: «Общество Рязанско-Козловской желѣзной дороги». Учредитель Общества Статскій Совѣтникъ П. Г. фонъ-Дервизъ. Право владѣнія дорогою: въ теченіи 81 года со дня открытія движенія, послѣдовавшаго 5 Сентября 1866 года, т. е. по 5 Сентября 1947 г. Правительство предоставило себѣ право выкупа дороги чрезъ 20 лѣтъ со дня утвержденія устава, т. е. съ 12 Марта 1885 года.

Основной капиталъ, предположенный къ образованію выпускомъ 7825 акцій въ 100 фунтовъ стерлинговъ каждая, и 54 000 облигацій въ 200 прусск. талеровъ каждая, равняется 782 500 фунт. стерлинговъ и 10 800 000 талеровъ, или, по нормальному курсу 6 р. 25 к. за фунтъ стерлингъ и 93,28 к. за талеръ, 14 965 252 р. металлическихъ, что составляетъ на версту, при длинѣ дороги въ 197 верстъ, 75 965 р. 75 к. металлическихъ. При состояніи курса, современномъ утвержденію устава, стоимость эта равнялась 91 158 р. 90 к. кредитныхъ на версту. По уставу допущены слѣдующія льготы: земляное полотно и мосты шириною подъ одиночный путь, — продольные склоны въ одну сторону до 0,01, — всѣ станціонныя зданія, кромѣ паровозныхъ сараевъ, изъ дерева, — право не

строить станціи въ г. Рязани, — и перевозка служащихъ и потребностей для работъ по Николаевской дорогѣ по значительно пониженному тарифу.

На вышеозначенный капиталъ, Правительство гарантируетъ 5% чистаго дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія.

Строители дороги: Главный Инженеръ, Капитанъ М. А. **Даниловъ**; Инспекторъ отъ Общества, Капитанъ В. И. **Потемкинъ**; Инженеры Путей Сообщенія, Капитаны: В. И. **Новицкій** и **Ляшкевичъ**; Штабсъ-Капитаны: Н. Е. **Ададуровъ** и **Леонъ**; Поручикъ Н. П. **Мейнгардтъ**; Гражд. Инженеры Путей Сообщенія: К. В. **Соболевскій** и М. П. **Верховскій**; Архитекторы: Н. И. **Ляшкевичъ**, И. Е. **Ададуровъ** и **Никитинъ**; Военный Инженеръ Поручикъ В. А. **Красовскій**; и Технологи: М. А. **Самойленко** и Н. Н. **Салтыковъ**. Оптовой строитель подрядчикъ, отставной Инженеръ-Подполковникъ К. Θ. **Фонъ-Меккъ**.

Желѣзная дорога, отдѣляясь отъ пути Рязанской дороги возвратною кривою, идетъ правою стороною р. Павловки, переходитъ въ долину р. Раки, пересѣкаетъ ее на 27 вер.; далѣе переходитъ на 52 верстѣ р. Истью, на 76 в. р. Проню, на 102 в. р. Ракову и, слѣдуя вдоль р. Хупты, приближается къ гор. Ряжску съ восточной стороны. Далѣе, на 131 в. переходитъ р. Хупту, на 144 в. р. Становую Рясу, на 171 в. р. Иловую и, наконецъ, подходит съ сѣверной стороны къ г. Козлову. Дорога проходитъ по 5 уѣздамъ: Рязанской губерніи Рязанскому, Пронскому, Ряжскому и Раненбургскому, и Тамбовской губерніи Козловскому.

По нивелировкѣ оказывается, что Козловская станція на 17,4 саж. выше Рязанской; самая возвышенная точка дороги на станціи Сергіевской на 22 верстѣ, на 34,4 саж. выше уровня Рязанской станціи; а самая пониженная на переходѣ чрезъ р. Проню на 76 верстѣ, на 0,6 саж. ниже этого уровня. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,08; наименьшій радіусъ кривизны 150 саж. на сопряженіи Козловской дороги съ Рязанскою, а на остальномъ протяженіи не менѣе 300 саж.

Земляное полотно Рязанско-Козловской дороги устроено подъ одинъ путь, кромѣ нѣсколькихъ выемокъ и подходовъ къ мостамъ, устроенныхъ подъ 2 пути; протяженіе такихъ мѣстъ составляетъ въ сложности до 5 верстъ, или около $2\frac{1}{2}\%$ всего протяженія дороги. Каменные части мостовъ и трубы устроены подъ 2 пути. Трубы каменные и чугунныя. Мосты желѣзные; самый большой чрезъ р. Проню въ 2 пролета по 20 с. каждый; 1 мостъ чрезъ р. Ракову въ 25 саж.; 2 моста чрезъ рр. Истью и Мошу по 20 саж.; 2 чрезъ р. Хупту и Иловую въ 15 саж.; 1 чрезъ р. Рясу въ 10 саж.; прочіе 7 отъ 1,8 до 8 саж.; трубъ 85. Рельсы вѣсомъ 27,79 фунтовъ въ погонномъ футѣ, скрѣплены 4 болтовыми накладками, и уложены стыками на вѣсу между поперечинами; каждый 20 футовый рельсъ лежитъ на 8 сосновыхъ или еловыхъ поперечинахъ длиною въ 1,25 саж., а на кривыхъ на 9 поперечинахъ.

Переѣздовъ въ уровнѣ пути 142. Сторожевыхъ домовъ 153. Казармъ 18. Телеграфъ въ 2 проволоки.

Станцій, со включеніемъ оконечныхъ, 11. Пассажирскія зданія каменные и деревянные; паровозные и вагонные сараи каменные; жилыя зданія деревянные. Въ г. Рязани Общество не строило ни пассажирскаго дома, ни мастерскихъ: для приема и отправленія пассажировъ оно пользуется пассажирскимъ домомъ Московско-Рязанской дороги, по соглашенію съ Обществомъ этой дороги, у котораго оно купило, съ разрѣшенія Правительства, и мастерскія на Рязанской станціи.

Мѣстность, проходимаая Козловскою дорогою, не потребовала значительныхъ работъ и не представила важныхъ затрудненій въ техническомъ отношеніи; нѣсколько значительныя земляныя работы ограничиваются первыми 35 верстами отъ Рязани, гдѣ, впрочемъ, глубина выемокъ не достигаетъ 4 сажень, а насыпи значительны только подъ нѣсколькими лощинами (наибольшая до 11 саж. находится на 7-й верстѣ); на остальномъ протяженіи дороги, кромѣ переходовъ чрезъ рѣки и овраги, и части отъ 98 до 106 версты, гдѣ дорога переходитъ долину р. Раковы насыпью, не превышающею 2,6 саж. высо-

ты, количество земляныхъ работъ весьма не значительно; мѣстность же отъ Рязска до Козлова имѣетъ характеръ совершенной равнины. При столь благопріятной мѣстности, малой ширинѣ землянаго полотна, устроеннаго подѣ одинъ только путь, и большому протяженію предѣльныхъ въ 0,008 склоновъ, въ ту и другую сторону, количество работъ было весьма не велико, и могло быть легко исполнено въ одинъ годъ, кромѣ довершенія такихъ частей, окончаніе которыхъ было въ зависимости отъ искусственныхъ сооружений.

Къ работамъ Рязанско-Козловской дороги приступлено весною 1865 года. Открытіе дороги для движенія послѣдовало 5 Сентября 1866 года, и съ этого дня считается начало примѣненія правительственной гарантіи.

Стоимость сооруженія дороги къ 1 Января 1867 года составляетъ 14 004 972 р. 77 к., а именно:

I. Изысканія	60 000,00
II. Приобрѣтеніе земель	461 000,00
III. Земляныя работы	2 513 300,00
IV. Укрѣпленіе откосовъ и огражденіе земель	305 000,00
V. Мосты, трубы, переѣздн. мосты	1 587 180,00
VI. Переѣзды въ уровнѣ пути . . .	135 000,00
VII. Балластный матеріаль	739 045,00
VIII. Матеріалы верхняго деревяннаго строенія	296 392,00
IX. Поставка рельсовъ и скрѣплен.	1 715 415,00
X. Стрѣлки, крестовины, поворотные круги, передвижныя тележки и проч.	156 000,00
XI. Укладка верхняго строенія и рельсовъ	150 579,00
XII. Станціи, пассажирск. дома, паровозные и вагонные сараи, мастерскія, водокачальни, жилые дома, складочныя зданія и пр.	1 162 120,00

XIII. Водоснабженіе станцій	230 000,00	
XIV. Сторожев. дома, будки, казармы	240 500,06	
XV. Верстовые и указательн. столбы	4 900,00	
XVI. Электрическій телеграфъ	71 500,00	
XVII. Подвижной составъ	2 174 110,00	
XVIII. Оборудование мастерскихъ . . .	65 000,00	
XIX. Управленіе работами	760 000,00	
XX. Выдача процентовъ акціонерамъ во время работъ	718 000,00	
XXI. Разные расходы:		
а) Проценты на залоги	90 000,00	
б) Содержаніе центрального у- правленія и Инспектора отъ Общества	75 000,00	
в) Печатаніе акцій и облигацій	9 750,00	
г) Коммиссія по уплатѣ % по облигаціямъ.	5 062,50	
д) Проценты и прибыль курса контрагенту	280 159,27	
	<hr/>	14 004 972,77
На версту дороги		71 091 р. 23 к.

XI.

РИГО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

204 версты; въ 2 пути.

Общество Риго-Динабургской желѣзной дороги учредилось заботами Рижскаго Биржеваго Комитета въ 1858 году и дѣйствуетъ на основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 23 Января 1858 года, съ правомъ владѣнія дорогою 75 лѣтъ со времени окончанія дороги,

т. е. по 12 Сентября 1936 года. Основной капитал Общества 10 200 000 рублей.

На этот капитал Правительство гарантирует Обществу $4\frac{1}{2}\%$ въ годъ чистаго дохода.

Работы по сооруженію Риги-Динабургской желѣзной дороги начались 8 Мая 1858 года, и производились подъ руководствомъ англійскаго инженера г. **Гокшау**, англійскими инженерами-подрядчиками.

Риги-Динабургская желѣзная дорога, на всемъ протяженіи между Ригой и Динабургомъ, слѣдуетъ долиною р. Западной Двины; оконечная станція дороги въ г. Ригѣ находится близъ бывшей крѣпости; она соединяется съ р. Западною Двиною конно-желѣзною дорогою. У г. Динабурга, дорога проходитъ по гласису крѣпости, пересѣкаетъ Варшавскую желѣзную дорогу, проходя подъ нею въ пролетѣ моста, и оканчивается станціей у новаго предмѣстія Динабурга; здѣсь же она сопрягается вѣтвью съ С. Петербурго-Варшавскою желѣзною дорогою, и съ Динабурго-Витебскою дорогою, составляющею непосредственное ея продолженіе.

Наибольшіе продольные склоны дороги 0,005; наименьшій радіусъ кривыхъ $57\frac{1}{2}$ саж. По нивелировкѣ, Динабургская станція выше Рижской на 6,3 саж.

Дорога отъ Риги до Динабурга, протяженіемъ въ 204 версты, устроена въ два пути.

Станціонныя зданія по дорогѣ каменные, мосты частью желѣзные на каменныхъ устояхъ, частью каменные

Первоначальная стоимость сооруженія Риги-Динабургской желѣзной дороги составляетъ 10 554 648 р. 39 к.

которые распределяются слѣдующимъ образомъ:

1) расходы до образованія Общества	257 750,00
2) отчужденіе имуществъ	296 569,21
3) расходы по управленію работами	456 642,70

4) собственно работы и по- ставки всѣхъ принад- лежностей.	8 128 011,87	
5) проценты на акціи во время постройки.	818 866,58	
6) потеря на курсѣ на за- граничные платежи.	591 825,19	
7) разные расходы	4 982,84	
		10 554 648 р. 39 к.

Сверхъ того, употреблено на дополнитель-
ныя работы и постройки до 1 Января 1867 г. 371 981 » 7 »

Вся стоимость дороги 10 926 629 р. 46 к.

Или на версту 53 561 р. 91 к.

Для усиленія средствъ Общества, Высочайше разрѣшено 29
Мая 1863 г. сдѣлать заемъ въ 1 300 000 р. выпускомъ 10 400 об-
лигацій по 125 руб. пятипроцентныхъ, съ погашеніемъ ихъ въ те-
ченіи 50 лѣтъ, начиная съ 1873 года, по 208 облигацій ежегодно.

3 Ноября 1865 г. объявлено Министромъ Финансовъ Высо-
чайшее повелѣніе о дозволеніи Обществу включить проценты и по-
гашеніе по облигаціямъ въ эксплуатаціонные расходы дороги, по
постоянному курсу.

На покрытіе расходовъ по сооруженію дороги, Общество распо-
лагало слѣдующими средствами:

1) капиталъ въ акціяхъ 81 600 акцій по 125 р. с. 10 200 000 р.

2) капиталъ въ облигаціяхъ 10 400 облигацій

по 125 р. 1 300 000 р,

По освидѣтельствованіи, на основаніи § 55 устава, Главнымъ
Управленіемъ Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій дороги и всѣхъ
ея принадлежностей, движеніе по оной, на всемъ протяженіи, от-
крыто 12 Сентября 1861 года; слѣдовательно дорога строилась 3 года
и 4 мѣсяца.

Къ концу 1866 года погашено по тиражу 849 акцій на сумму
106 125 рублей.

ХІІ.

ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

243 версты; въ 1 путь.

Положеніе объ основныхъ условіяхъ для сооруженія Динабургско-Витебской желѣзной дороги получило Высочайшее утвержденіе 19 Марта 1863 г. Общество образовано въ Великобританіи на основаніи законовъ этой страны, гдѣ находится и мѣстопробываніе Общества; въ Россіи управленіе дѣлами по сооруженію и эксплуатаціи дороги возложено на агентство изъ 3 директоровъ, съ мѣстопробываніемъ въ г. Ригѣ, полномочіемъ отъ Общества и подчиненіемъ русскимъ законамъ.

Учредители Общества: Лондонскіе банкиры **Фрюлингъ** и **Гешенъ**.

Обществу предоставлено право владѣнія дорогою въ теченіи 85 л. со времени совершеннаго окончанія всей линіи, или въ теченіи 87 лѣтъ со времени окончанія перваго участка дороги; по первому условію срокъ владѣнія дорогою оканчивается 24 Мая 1951 года, а по второму 5 Октября 1953 года. Право выкупа дорогою Правительствомъ наступаетъ чрезъ 40 лѣтъ послѣ истеченія 6 лѣтъ, опредѣленныхъ на окончаніе работъ, т. е. 19 Марта 1909 года.

Основной капиталъ Общества назначенъ въ 2 600 000 фун. стерлинговъ, или 16 250 000 руб. металлическихъ, и составляется выпускомъ акцій и облигацій. Правительство гарантируетъ 5% чистаго дохода на этотъ капиталъ и $\frac{1}{12}$ % погашенія, что составляетъ всего 132 167 фун. стерлинговъ или 826 043 р. 75 к. металлическихъ въ годъ.

Дорога устроена въ одинъ путь, съ землянымъ полотномъ и мостами также подъ одинъ путь. Продольные склоны допущены: на подъемахъ отъ Динабурга къ Витебску не болѣе $\frac{1}{120}=0,00833$, а обратно не болѣе $\frac{1}{150}=0,00667$; радіусы кривыхъ не менѣе 380 саж.

Строитель дороги: англійскій инженеръ **Вилльямсъ**.

Динабургско-Витебская дорога составляет продолжение дороги Риго-Динабургской, и, начинаясь отъ станціи сей послѣдней въ Динабургѣ, переходитъ Варшавское шоссе въ уровнѣ рельсовъ, и направляется по правому берегу р. Западной Двины, проходитъ близъ г. Дриссы, пересѣкаетъ р. Дриссу на 110 верстѣ, идетъ у г. Полоцка, переходитъ на 170 верстѣ р. Оболъ, и приближается къ г. Витебску съ Западной стороны. Витебская станція лежитъ на 21 саж. выше Динабургской; самыя возвышенныя точки дороги находятся на 64 и 234 верстахъ и лежатъ на 31,5 саж. выше Динабургской станціи, а самая пониженная на 3 верстѣ на 1,5 саж. ниже послѣдней станціи.

Мостовъ каменныхъ и металлическихъ 40; изъ нихъ самыя большіе: чрезъ р. Дриссу въ 4 пролета по 10 саж.; чрезъ р. Оболъ въ 3 пролета по 10 саж.; чрезъ р. Сарановку въ 5 пролетовъ, изъ коихъ 1 въ 10 саж. и 4 по 3,43 саж.; на 228 верстѣ въ 5 пролетовъ, изъ коихъ 1 въ 8,57 саж. и 4 по 3,5 саж.; чрезъ рр. Стрянку и Полоту по 2 пролета въ 10 саж.; чрезъ р. Сосницу въ 5 пролетовъ, изъ коихъ 1 въ 7,14 саж. и 4 по 3 саж.; чрезъ р. Сволну въ 2 пролета по 8,57 саж. Трубъ 265. Переѣздовъ въ уровнѣ рельсовъ 232. Станцій, съ оконечными, 11. Станціонныя строенія частію каменные, частію деревянные.

Рельсы вѣсомъ 22 англ. фунтовъ, или 24,37 фунтовъ русскихъ въ погонномъ футѣ, длиною 3,21 саж. ($22\frac{1}{2}$ фута), уложены на 9 поперечинахъ длиною 1,21 саж.

Къ работамъ приступлено 18 Юля 1863 г. Построеніе дороги произведено англійскими инженерами. Первый участокъ отъ г. Динабурга до г. Полоцка, въ 150 верстѣ, открытъ для движенія 24 Мая 1866 г.; второй отъ г. Полоцка до г. Витебска, въ 93 в. 5 Октября 1866 г.

XIII.

ВОЛГО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

73 версты; въ 1 путь.

Для учрежденія сообщенія между р.р. Волгою и Дономъ паровозною желѣзною дорогою, и для развитія пароходныхъ сообщеній по Дону и Азовскому морю, въ 1856 году учредилось Общество подъ названіемъ: «Общества Волжско-Донской желѣзной дороги и пароходства». Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 19 Іюля 1858 г. Учредители Общества: Коммерціи Совѣтникъ Василій **Кокоревъ**, Статскій Совѣтникъ Николай **Новосельскій** и Инженеръ-Генералъ-Маіоръ Павелъ Петровичъ **Мельниковъ**.

Основный капиталъ Общества, опредѣленный уставомъ въ 6 400 000 р., долженъ былъ образоваться выпускомъ 16 000 акцій, по 400 руб. каждая, и сверхъ того предоставлено Обществу собрать въ послѣдствіи еще до 1 600 000 руб. займомъ, или выпускомъ облигацій. Капиталъ этотъ назначенъ, какъ на постройку желѣзной дороги, такъ и на учрежденіе пароходства. На капиталъ этотъ Правительство даровало гарантію $4\frac{1}{2}\%$ чистаго дохода, съ тѣмъ чтобы гарантируемая сумма не превышала ни въ какомъ случаѣ 288 000 р. въ годъ.

Право владѣнія дорогою опредѣлено уставомъ 1858 года въ 80 лѣтъ со дня полного открытія дороги, или 84 года съ утвержденія устава.

Къ работамъ постройки желѣзной дороги приступлено 8 Мая 1859 года; движеніе на всемъ протяженіи линіи открыто 5 Марта 1862 года.

Построеніе Волго-Донской желѣзной дороги производилось подѣ управленіемъ Инженеръ Генералъ-Лейтенанта Павла Петровича **Мельникова** (нынѣ Министръ Путей Сообщенія).

Строителями были: Полковникъ В. С. **Семичевъ** и Подполковникъ **О. А. Поземковскій**.

Волго-Донская желѣзная дорога начинается на берегу рѣки Волги, у г. Царицына, надъ уровнемъ весеннихъ водъ; отсюда отдѣляется вѣтвь и спускается къ уровню низкихъ водъ, и, такимъ образомъ, образуются весенняя и лѣтняя пристани для грузки товаровъ. Отъ Волжской станціи, на первыхъ 11 верстахъ, почти до станціи Крутой, дорога поднимается на водораздѣльный хребетъ между Волгою и Дономъ крутыми склонами, доходящими до 0,015; за станціей Крутой дорога спускается къ Дону склонами не превосходящими 0,008; у Калачевского хутора, дорога оканчивается при затонѣ Калачъ, образуя двѣ вѣтви: одна, идущая надъ уровнемъ весеннихъ водъ, образуетъ весеннюю пристань, а другая спускается къ меженнымъ водамъ рѣки, и составляетъ лѣтнюю пристань.

Наиболѣе возвышенная точка дороги на водораздѣлѣ находится на 11 верстѣ отъ Волги; по нивелировкѣ, она выше весенней пристани Волги на 71,16 саж., а весенней пристани Дона на 53,78 саж.

Всѣ кривыя сопряженія дороги описаны радіусами въ 1 000 с., кромѣ кривыхъ при подходѣ къ р. Дону, гдѣ наименьшій радіусъ 500 саж.

Волго-Донская дорога устроена въ одинъ путь, съ полотномъ и мостами подѣ 2 пути. Станціонныя зданія большею частью деревянные на каменныхъ фундаментахъ; паровозные сараи каменные; мосты желѣзные на каменныхъ устояхъ; наибольшіе изъ нихъ: чрезъ р. Карповку два моста по 25 саж. въ пролетѣ. Промежуточныхъ станцій 4, изъ нихъ одна собственно водоемная.

Стоимость сооруженія всей линіи къ 1 Января 1867 года составляетъ 4 470 624 р. 7 к.
8

а именно:

а) Изысканія.	32 316,70
б) Приобрѣтеніе земель	43 961,98
в) Управленіе работами	258 200,92
г) Выдача $\%$ акціонерамъ во время сооруженія	182 730,49
д) Устройство и содержаніе вра- чебной части	32 808,04
е) Собственно работы и поставки принадлежностей пути	3 920 605,94
	<hr/> 4 470 624 р. 7 к.
или на версту дороги	61 241 р. 43 к.

По затруднительному положенію дѣлъ Общества и необходимости новыхъ расходовъ на улучшеніе р. Дона и развитіе пароходства, Правленіе Общества обратилось къ Правительству съ просьбою объ измѣненіи устава. Вслѣдствіе состоявшихся по этому предмету соглашеній, Высочайше утвержденъ 12 Января 1865 года новый уставъ Общества, въ которомъ введены слѣдующія главныя измѣненія противъ первоначальнаго устава. Срокъ владѣнія дорогою сокращенъ до 37 лѣтъ, считая съ 1 Января 1865 года; изъ основнаго капитала 6 400 000 рублей отнесены 4 800 000 рублей на желѣзную дорогу, и 1 600 000 рублей на пароходство; къ послѣднему присоеди-нены 288 000 рублей, полученные отъ Правительства въ гарантію дохода за 1864 годъ, такъ что основной капиталъ пароходства составилъ 1 888 000 руб. Выпущенные 16 000 акцій, по 400 руб. каждая, замѣнены 64 000 акціями, изъ которыхъ 48 000, по 100 р. каждая, отнесены на капиталъ желѣзной дороги; а 16 000, по 118 р. каждая, на капиталъ пароходства. Для развитія пароходства, дозво-лено собрать еще капиталъ 1 312 000 займомъ, или выпускомъ обли-гацій. Вмѣсто гарантіи $4\frac{1}{2}\%$ на капиталъ 6 400 000 р., дарована гарантія 5% дохода и 1% на погашеніе, на капиталъ 4 800 000 р., отнесенный на желѣзную дорогу, въ количествѣ не свыше того же

предѣла 288 000 руб., какъ и по прежнему уставу; на предпріятіе пароходства, гарантіи не назначается.

Погашеніе акцій желѣзной дороги началось на основаніи § 48 устава, Высочайше утвержденнаго 12 Января 1865 г., съ 1865 г. по тиражу. Вынуто по тиражу акцій:

въ 1865 году, 31 Мая. . . 480 на сумму 48 000 р.

въ 1866 году, 22 Мая. . . 504 на сумму 50 400 р.

Всего акцій . 984 на сумму 98 400 р.

Запасный капиталъ на 1867 г. состоялъ въ 108 р. 26 к.

XIV.

ВАРШАВО-БРОМБЕРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

131 верста, въ 1 путь.

Варшаво-Бромбергская желѣзная дорога составляетъ продолженіе Скерневицо-Ловичской вѣтви Варшавско-Вѣнской дороги и, начинаясь отъ г. Ловича, идетъ къ м. Александрову на прусской границѣ по направленію къ Бромбергу, на протяженіи 131 версты. Она построена и состоитъ во владѣніи частнаго Общества по уступочному договору 1 Октября 1857 года на срокъ 75 лѣтъ со дня открытія дороги, послѣдовавшаго 1 Января 1863 года, т. е. по 1 Января 1938 года.

Учредители Общества: Гг. Германъ **Эпштейнъ**, Карлъ Августъ **Мильде**, Графъ Андрей **Ренаръ** и Баронъ Германъ **Мушвицъ**. Основной капиталъ Общества 5 400 000 руб. составляется выпускомъ 54 000 акцій по 100 р. каждая на сумму 5 400 000 р. и облигацій. Правительство гарантируетъ чистый доходъ 4⁰/₁₀₀ процентовъ и 1¹/₂⁰/₁₀₀ погашенія на капиталъ 45 000 кредитныхъ рублей или по 2 025 р. с. съ версты дороги; при длинѣ дороги 130,8 верстъ гарантированный капиталъ составляетъ 5 886 000 рублей.

Новый уставъ Общества утвержденъ Намѣстникомъ Царства Польскаго 29 Мая 1866 года. Движеніе по всей дорогѣ открыто 1 Января 1863 г.

Дорога устроена въ одинъ рельсовый путь шириною 0,667 саж. = 4 ф. 8 д. Земляное полотно и каменные части мостовъ для двухъ путей.

Обществу уплачено Правительствомъ за 1864 и 1865 годы гарантіи 302 064 р. 96 к.; но точная цифра гарантіи не была еще опредѣлена по неутвержденію отчетовъ Общества Совѣтомъ Управленія Царства.

По ходатайству Общества, Высочайше разрѣшено 18 Сентября 1866 г. заключить съ нимъ дополнительный договоръ на постройку вѣтви отъ ст. Александрова до м. Цѣхоцынка длиною въ 7 верстъ, во всемъ на основаніяхъ концессіи Бромбергской дороги. Самая концессія въ 1866 году еще не была утверждена. Вѣтвь должна быть построена по земляному полотну въ одинъ путь; ширина пути 0,667 саж. = 4 ф. 8 д.

XV.

ЛОДЗИНСКАЯ ФАБРИЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

26 верстъ, въ 1 путь.

Лодзинская фабричная желѣзная дорога, длиною въ 26 верстъ, отъ станціи Колюшки Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги (въ 100 в. отъ Варшавы) до г. Лодзь, устроена частнымъ Обществомъ по уступочному договору съ Правительствомъ 14 Августа 1865 года. Учредители: Иванъ Готлибъ **Блохъ**, Эдуардъ **Франкенштейнъ**, Осипъ **Яблковскій** и К^о, Августъ **Репганъ** и К^о, Матиасъ **Розенъ**, Карлъ **Шейблеръ** и Маврикій **Мамротъ**. Основной капиталъ 1 250 000 р. образуется выпускомъ 12 500 акцій, по 100 рублей. Дорога гаран-

тирована Правительствомъ по 5% процентовъ и погашенія съ капитала 49 000 руб. металлическихъ на версту, что составляетъ на всю дорогу 1 274 000 металл. рублей. Право владѣнія 75 лѣтъ со дня открытія движенія, т. е. по 19 Іюня 1941 г. Право выкупа дороги Правительствомъ начинается 19 Іюня 1886 г.

Дорога устроена въ 1 путь шириною 0,667 саж. = 4 ф. 8 д.; земляное полотно и каменныя части мостовъ для 2 путей; металлическихкія полотна мостовъ подъ 1 путь.

Движеніе открыто 19 Іюня 1866 года; уплата гарантіи до 1 Января 1867 г. еще не производилась.

XVI.

ВАРШАВО-ТЕРЕСПОЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Около 196 верстъ; въ 1 путь.

Варшаво—Тереспольская желѣзная дорога устраивается отъ предмѣстія Праги г. Варшавы до мѣст. Тересполя, близъ г. Брестъ-Литовска, на протяженіи около 196 верстъ, частнымъ Обществомъ, по уступочному договору 26 Сентября 1864 года, съ правомъ владѣнія дорогою въ теченіи 75 лѣтъ, считая со дня открытія движенія по всему протяженію дороги.

Учредитель Общества: Варшавскій банкиръ Леопольдъ **Кронебергъ**.

Основной капиталъ образуется выпускомъ 102 000 акцій и облигацій, по 100 р. с. каждая, на сумму 10 200 000 рублей. Правительство гарантируетъ Обществу 5% чистаго дохода на капиталъ 53 000 металл. рублей на версту дороги, или 2 650 металл. рублей, и погашеніе акціонернаго капитала по 0,132161% въ теченіи 75 лѣтъ.

Право выкупа дороги Правительствомъ начинается чрезъ 20 лѣтъ со дня открытія движенія по всей дорогѣ.

Дорога устроена въ одинъ рельсовый путь шириною 0,714 саж. = 5 фут.; земляное полотно и каменные части мостовъ для 2 путей; металлическія полотна мостовъ для 1 пути.

До 1 Января 1867 г. движеніе открыто на участкахъ:

28 Сентября 1866 г. отъ Праги до Сѣдлецъ . 84 версты.

19 Ноября 1866 г. отъ Сѣдлецъ до Лукова . 26 верстъ.

Итого 110 верстъ.

Уплаты преміи не производилось.

г) Частныя, не гарантированныя Правительствомъ.

XVII.

ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

25 верстъ, въ 1 путь.

Желѣзная дорога, соединяющая С. Петербургъ съ Царскимъ Селомъ и Павловскомъ, занимаетъ, по давности сооруженія, первое мѣсто между желѣзными дорогами Россіи. Для построенія этой дороги, учредилось въ 1836 году акціонерное Общество на основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 21 Марта того же года съ правомъ владѣнія дорогою неопредѣленное время. Нѣкоторыя статьи устава сего, съ Высочайшаго разрѣшенія, въ послѣдствіи были измѣнены. Учредители Общества: Графъ Алексѣй **Бобринской**, негоціанты: Бенедиктъ **Крамеръ** и Иванъ Конрадъ **Плitzъ** и австрійскій дворянинъ Францъ **фонъ-Гестнеръ**.

Сооруженіе Царскосельской желѣзной дороги, производившееся подъ управленіемъ иностраннаго инженера **Герстнера**, начато весною 1836 года; движеніе открыто, хотя и по неокончательно отстроенной дорогѣ, черезъ 2 года, 4 Апрѣля 1838 года.

Царскосельская желѣзная дорога, начинаясь въ С. Петербургѣ у пересѣченія Введенскаго канала съ Загороднымъ проспектомъ, идетъ берегомъ этого канала, пересѣкаетъ Обводный каналъ, и, сдѣлавъ поворотъ вправо, идетъ въ прямомъ направленіи до самаго г. Павловска. Продольная профиль представляетъ рядъ подъемовъ отъ С. Петербурга до Павловскаго парка; изъ нихъ наибольшій равенъ 0,0019.

По нивелировкѣ, Царскосельская станція лежитъ на 12,2 саж., а Павловская на 12,45 саж. выше С. Петербургской.

Длина Царскосельской дороги 25 верстъ; она устроена въ одинъ путь; земляное полотно для одного пути. Мостъ чрезъ Обводный каналъ, въ пролетѣ 12 сажень, деревянный, арочный, на каменныхъ устояхъ; всѣ прочіе мосты первоначально построены вполнѣ деревянными, кромѣ одного переѣзднаго чрезъ полевую дорогу въ отверстіи 3,3 саж., имѣющаго кирпичные устои; пролеты мостовъ не превышаютъ $3\frac{1}{2}$ с. Въ послѣдствіи нѣкоторыя изъ деревянныхъ трубъ замѣнены чугунными. Балластнаго слоя нѣтъ.

Ширина пути Царскосельской дороги 6 футовъ = 0,857 саж.; въ этомъ состоитъ существенное различіе ея отъ прочихъ желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, имѣющихъ нормальную ширину пути въ 5 футовъ = 0,714 саж.

Станцій, со включеніемъ оконечныхъ, 4; станціонныя зданія устроены первоначально деревянныя; въ послѣдствіи часть ихъ замѣнена каменными.

Стоимость сооруженія дороги, въ первоначальномъ ея видѣ, со включеніемъ Павловскаго воксала, составляла . . . 1 528 423,61 р.

или на версту дороги 61 136,94 «

Съ 1836 года по 1-е Января 1867 г. стоимость дороги, съ прибавленіемъ расходовъ по произведеннымъ капитальнымъ перестройкамъ и дополнительнымъ работамъ, заключавшимся въ возведеніи каменныхъ строеній вмѣсто деревянныхъ, устроеніи газо-

ваго завода, замѣнѣ рельсовъ стараго образца новыми и проч., и за вычетомъ суммъ, списанныхъ на уменьшеніе стоимости дороги съ принадлежностями, обратилась въ инвентарную стоимость 1 423 887,13 р.
или на версту дороги 63 191 р. 38 к.

Какъ для первоначальнаго построенія линіи, такъ и для дальнѣйшаго ея улучшенія и развитія, Общество, по недостатку основнаго своего капитала (17 500 акцій по 60 р. с. = 1 050 000 р. сер.), должно было въ разное время совершать займы, а именно:

Въ 1837, 1839 и 1859 гг. у Правительства на сумму	625 000 р.
Въ 1838, 1861 и 1863 гг. у частныхъ лицъ	201 428 »
Въ 1863 г. у С. Петербургскаго Городскаго Кредитнаго Общества	160 000 »

Изъ нихъ уплачено по 1 Января 1867 г. Правительству 201 410 р. 46 к., частные долги сполна, и Кредитному Обществу 10 499 р. 30 к.

Сверхъ того, Общество отчисляло на покрытіе расходовъ по постройкамъ суммы изъ чистой прибыли отъ движенія, за выдачею изъ нея акціонерамъ дивидендовъ по акціямъ.

Запасный капиталъ Общества къ 1 Января 1867 года составлялъ 13 466 р. 87 к.

XVIII.

ПЕТЕРГОФСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

38,4 верстъ отъ С. Петербурга до Ораніенбаума въ 2 пути.

12,5 » Красносельская вѣтвь въ 1 путь.

Петергофская желѣзная дорога, съ вѣтвью въ Красное село, и съ продолженіемъ дороги до Ораніенбаума, построена Барономъ

А. Л. Штиглицемъ на собственный его счетъ, съ правомъ владѣнія неопредѣленное время, до выкупа дороги Правительствомъ, которое можетъ послѣдовать не ранѣе 15 лѣтъ послѣ открытія движенія, т. е. не ранѣе 21 Іюля 1872 г.

Сооруженіе дороги отъ С. Петербурга до Петергофа предоставлено владѣльцу по уставу, Высочайше утвержденному 9 Августа 1856 года; построеніе Красносельской вѣтви — Положеніемъ 4 Августа 1858 года, и Ораніенбаумской дороги — Положеніемъ 14 Мая 1862 года. По этимъ договорамъ предоставлено владѣльцу право образовать Общество для владѣнія дорогою, съ капиталомъ.

Петергофскій участокъ,	4 000 акцій по 500 р.,	всего 2 000 000 р.
Ораніенбаумскій . . .	2 000 акцій по 500 р.,	всего 1 000 000 »
Красносельскій . . .	исчисленъ примѣрно капиталъ	300 000 »
		<hr/>
Итого. . .		3 300 000 р.

Дорога отъ С. Петербурга до Ораніенбаума не гарантирована Правительствомъ; по Красносельской же вѣтви Правительство гарантируетъ въ теченіи первыхъ 10 лѣтъ съ открытія движенія, т. е. по 14 Іюня 1869 года, валовой сборъ въ 30 000 руб. въ годъ, съ тѣмъ, чтобы годовая изъ казны доплата не превосходила 10 000 руб.

Общество образовано не было, и дороги еще составляютъ собственность владѣльца.

Строители дорогъ: отъ С. Петербурга до Петергофа работы производили, подъ руководствомъ Генералъ-Маіора **С. В. Кербедза**, Гг. Академикъ **В. И. Бурда**, и Профессоры архитектуры **А. И. Кракау** и **Н. Л. Бенуа**. Отъ Петергофа до Ораніенбаума: Академикъ **В. И. Бурда**, Инженеръ **Г. И. Розмитальскій**, и Архитекторъ **Ф. Л. Миллеръ**. Красносельской: Академикъ **В. И. Бурда**, Инженеръ-Поручикъ **П. С. Барминскій**, Инженеръ **Г. И. Розмитальскій** и Архитекторъ **Н. Л. Бенуа**.

Къ постройкѣ дороги между С. Петербургомъ и Петергофомъ приступлено въ 1853 году; участокъ этотъ оконченъ и открытъ для

движенія 21 Іюля 1857 г.; въ теченіи сего времени производство работъ было приостановлено на одинъ годъ, по причинѣ войны.

Постройка Красносельской вѣтви начата въ Октябрѣ 1858 года; движеніе по оной открыто 14 Іюня 1859 г.

Ораніенбаумскій участокъ начатъ въ Августѣ 1862 года, и открытъ для движенія 7 Іюня 1864 года.

Петергофская дорога начинается въ С. Петербургѣ отъ Обводнаго канала, близъ станціи С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. Проходя за дачами, она огибаетъ Финскій заливъ, приходитъ къ станціи въ Петергофѣ, находящейся позади парка Александрии, продолжается позади Новаго и Стараго Петергофа, поворачиваетъ у деревни Мартышкиной къ берегу пересѣкаетъ шоссе и, слѣдуя близъ берега, достигаетъ до Ораніенбаума, противъ котораго построена оконечная станція дороги. Отъ станціи, дорога переходитъ кривою, на молъ Ораніенбаумской пристани.

На Лиговской станціи отдѣляется отъ дороги вѣтвь къ Красному Селу, и оканчивается станціей при шоссе, соединяющемъ Красное съ Царскимъ Селомъ.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ между С. Петербургомъ и Петергофомъ 0,0014; на Ораніенбаумскомъ участкѣ 0,0066; на Красносельской вѣтви 0,007.

Наименьшій радіусъ кривыхъ между С. Петербургомъ и Ораніенбаумомъ 735 саж., кромѣ вѣтви къ Ораніенбаумской пристани, очерченной радіусомъ въ 295 саж. На Красносельской вѣтви наименьшій радіусъ кривыхъ, на одномъ изъ двухъ сопряженій съ главнымъ путемъ, 350 саж.

Изъ нивелировки оказывается, что относительно къ уровню шоссе на Обводномъ каналѣ въ С. Петербургѣ, Лиговская станція лежитъ выше на 5,52 саж.; Петергофская на 8,23 саж., начало поворота у дер. Мартышкино къ морскому берегу на 8 саж. Ораніенбаумская станція ниже на 0,66 саж., оконечность дороги на молѣ пристани ниже на 1,47 саж., и Красносельская станція выше на 15,37 саж.

Между Петербургомъ и Ораніенбаумомъ дорога устроена въ два пути; Красносельская вѣтвь, въ одинъ путь. Мосты и трубы построены изъ кирпича и желѣза; у станціи Стрѣльны, чрезъ Стрѣлинскій прудъ, построенъ желѣзный мостъ на каменныхъ устояхъ въ 12,5 саж. отверстія. Промежуточныхъ станцій между Петербургомъ и Ораніенбаумомъ 5: въ Лиговѣ, Сергіевскомъ, Стрѣльнѣ, Новомъ Петергофѣ и Старомъ Петергофѣ.

На построение дорогъ израсходовано до

1 Января 1867 г. 4 761 427 р. 38 к.

Что составляетъ на каждую версту 93 544 р. 74 к.

Сумма 4 761 427 р. 38 к., израсходованная до 1 Января 1867 г.,
составляется изъ слѣдующихъ отдѣловъ:

Изысканія	10 345,68
Приобрѣтеніе земель	128 876,31
Земляныя работы	634 173,09
Укрѣпленіе откосовъ и ограж- деніе земель.	65 468,70
Мосты и трубы, переѣздные мосты чрезъ желѣзную дорогу	282 958,58
Переѣзды чрезъ желѣзную до- рогу въ уровнѣ путей . . .	52 611,18
Приобрѣтеніе и заготовка бал- ластныхъ матеріаловъ . . .	242 924,11
Заготовка матеріаловъ деревян- наго верхняго строенія . . .	89 904,62
Приобрѣтеніе и доставка на мѣ- ста рельсовъ съ скрѣпленіями	545 833,57
Приобрѣтеніе и доставка на мѣ- ста: стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ, пере- движныхъ телѣжекъ, кра- новъ и проч.	80 367,53

Укладка верхняго строенія и рельсовъ.	92 261,21
Станціи со всѣми на нихъ зда- ніями, отдѣльные приемные и пассажирскіе дома, буфеты, паровозные и вагонные са- раи и мастерскія водокачаль- ныя зданія, жилые дома, скла- ныя зданія и проч.	1 540 930,67
Водоснабженіе станцій, т. е. водопроводы, колодцы, водока- чальныя машины, со всѣми принадлежностями.	21 102,85
Сторожевые дома и будки, ка- зармы	71 094,40
Верстовые и указательные стол- бы, оптическіе телеграфы	7 992,54
Электрическій телеграфъ, со всѣ- ми приборами, устройства- ми и жилыми помѣщеніями	10 856,42
Газовое освѣщеніе, со всѣми приборами	25 967,16
Подвижной составъ: паровозы, тендеры, вагоны и платфор- мы всѣхъ родовъ	607 572,91
Первоначальное заготовленіе приборовъ къ открытію дви- женія, какъ-то: сигнальныхъ флаговъ и фонарей; лампъ и фонарей для станцій, зданій и поѣздовъ; инструментовъ, и проч.	4 477,96

Снабженіе мастерскихъ для починки подвижнаго состава машинами и всѣми принадлежностями къ открытію движенія 99 205,35

Управленіе работами собствен-
но по постройкѣ дороги, со
всѣми на оное расходами . 121 477,14

Разные расходы, не вошедшіе
въ предъидущія статьи, а
именно:

Дилижансы 4 015,00

Шоссейныя дороги:

Митрофаніевская 8 418,40

Сергіевская 8 942,00

Кушелевская 650,00

Мостъ чрезъ Обводный каналъ 3 000,00

————— 4 761 427 р. 38 к.

Движеніе по Красносельской вѣтви производилось до сего времени только съ весны до осени, на зиму же, по недостатку пассажировъ и грузовъ, прекращалось.

XIX.

МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66 верстъ, въ 1 путь.

Для устроенія желѣзной дороги отъ Москвы на Ярославль чрезъ Троицко-Сергіевскій посадъ, въ 1859 году образовалось акціонерное Общество, на основаніи Высочайше утвержденнаго 29 Мая того же года устава, съ правомъ владѣнія дорогою въ теченіи 80 лѣтъ, со дня ея открытія. Учредители Общества: Дѣйствительные Статскіе Совѣтники **Николай Рюминъ** и **Александръ Шишовъ**, Статскій Совѣтникъ

Николай **Шиповъ**, Полковникъ Димитрій **Шиповъ**, Инженеръ-Генералъ Маіоръ Баронъ Андрей **Дельвигъ** и Почетный Гражданинъ Иванъ **Мамонтовъ**. Общество обязалось первоначально построить и открыть для движенія, въ теченіи не болѣе 4 лѣтъ, дорогу отъ Москвы до Сергіевскаго посада, для чего опредѣленъ основной капиталъ въ 4 050 000 руб. выпускомъ 27 000 акцій по 150 руб. каждая, безъ гарантіи чистаго дохода Правительствомъ. На дальнѣйшемъ же протяженіи Общество устраиваетъ дорогу тогда, когда потребуетъ того Правительство, или когда само Общество признаетъ полезнымъ, съ тѣмъ, чтобы проектъ на продолженіе дороги оно представило не далѣе 3 лѣтъ съ утвержденія устава. Если продолженія дороги до Ярославля потребуетъ Правительство, оно даруетъ Обществу гарантію чистаго дохода въ $4\frac{1}{2}\%$, считая и погашеніе съ капитала, дѣйстви-тельно употребленнаго на постройку дороги отъ Москвы до Ярославля, но не свыше 680 000 руб. въ годъ. До настоящаго времени, Общество построило и открыло участокъ отъ Москвы до Троицко-Сергіевскаго посада; на дальнѣйшемъ протяженіи оно начало изысканія лѣтомъ 1865 года.

Работы по сооруженію дороги до Сергіевскаго посада начались въ Маѣ мѣсяцѣ 1860 года, и продолжались, до открытія движенія, два года и три мѣсяца.

Постройка Сергіевской желѣзной дороги производилась, подъ наблюденіемъ Генералъ-Маіора Барона **Дельвига**, Директоромъ работъ отставнымъ Инженеръ-Полковникомъ **Богомольцемъ** и Инженерами: Капитаномъ **Даниловымъ**, Штабсъ-Капитанами **Друри**, **Рехневскимъ** и **Ададуровымъ**, Поручикомъ **Шульцемъ** и Архитекторомъ **Ададу-ровымъ**.

Московская станція Сергіевской желѣзной дороги помѣщается близъ Сокольницкаго шоссе, рядомъ съ станціей Николаевской желѣзной дороги. На 2 верстѣ дорога пересѣкается съ соединитель-ною вѣтвью Московско-Рязанской дороги, проходя подъ нею въ про-летѣ моста. Пройдя въ разстояніи около 1 версты отъ Хотькова монастыря, дорога оканчивается станціей 1 класса въ Троицко-

Сергіевскомъ посадѣ, въ разстояніи около полуверсты отъ Лавры. Желѣзная дорога устроена въ одинъ путь; земляное полотно и каменные части мостовъ возведены подъ два пути. Наибольшій предѣлъ предѣльныхъ склоновъ 0,008, наименьшій радіусъ кривизны 500 сажень. Сергіевская станція оказывается по нивелировкѣ на 23 саж. выше Московской; самая же возвышенная точка дороги лежитъ на 62 верстѣ отъ Москвы или въ 4 верстахъ отъ Сергіевской станціи; она выше уровня Московской станціи на 37 сажень.

Станцій, со включеніемъ оконечныхъ, 6. Станціонныя зданія, за исключеніемъ Московскаго пассажирскаго дома, мастерскихъ, 2 паровозныхъ и 1 вагоннаго сараевъ, деревянные; мосты желѣзные на каменныхъ устояхъ.

По 1 Января 1866 г. издержано на постройку дороги 4 258 939 р. 98 к., а именно :

1. На расходы до образованія Общества	24 245,06	
2. На изысканія	23 453,30	
Кромѣ того на изысканія до Ярославля въ 1865 году	20 186,75	
3. На управленіе работами	175 680,03	
4. На отчужденіе имуществъ	187 475,92	
5. Собственно на сооруженіе линіи со всѣми принадлежностями	3 578 313,71	
6. На выдачу процентовъ акціонерамъ во время сооруженія и на уплату Правительству процентовъ по займу	141 206,20	
7. Потеря на курсѣ по заграничнымъ платежамъ	105 287,65	
8. На разные расходы	3 091,36	
	<hr/>	4 258 939 р. 78 к.
Или, на версту дороги		64 431 р. 77 к.

На покрытіе расходовъ по сооруженію, Общество располагало слѣдующими средствами:

1. За 21 834 акціи по 150 р. каждая	3 275 100,00	
2. Выгоды отъ приобрѣтенія 5 166 уничтоженныхъ по неоплатѣ акцій	183 690,00	
3. Заемъ у Правительства на 5 Іюля 1866 г.	687 375,18	
4. Вмѣсто слѣдующихъ въ за- пасный капиталъ 100 000 руб. и погашенія долга Правительству 61 175 р.	161 715,82	4 307 881 р. — к.

Остается неупотребленныхъ 48 941 р.

Запасный капиталъ Общества къ 1 Января 1867 года состав-
лялъ 27 361 р. 9 к.

Движеніе на всемъ протяженіи дороги открыто 18 Августа 1862 г.

Б. СТРОЮЩІЯСЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

а.

**Правительственныя, исполняемыя средствами и распоряженіями
Правительства.**

І.

МОСКОВСКО-КУРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Главная линія	501,4 в.	} всего 506 верстъ; въ 1 путь.
Продолженія и вѣтви . .	5,5	

Соединеніе Москвы и внутреннихъ губерній съ Чернымъ моремъ,
какъ одна изъ важнѣйшихъ государственныхъ потребностей, состав-

ляло, послѣ сооруженія Николаевской желѣзной дороги, предметъ постоянной заботы Главнаго Управленія, нынѣ Министерства, Путей Сообщенія. Для достиженія этой цѣли, въ 1855 и 1856 годахъ произведены были на счетъ казны, подѣ управленіемъ Инженеръ-Генералъ-Маіора П. П. Мельникова, первыя изслѣдованія мѣстности (*) отъ Москвы къ Черному Морю чрезъ Каширу, Тулу, Мценскъ, Орелъ, Фатежъ, Курскъ, Обоянь, Харьковъ, Екатеринославъ и Александровъ къ Оеодосіи и чрезъ Симферополь до Севастополя, а также отъ Харькова на Полтаву, Кременчугъ до Ольвіополя, и отъ Оеодосійской линіи, въ 50 в. отъ Харькова, чрезъ каменноугольныя залежи до Ростова на Дону. Эти изысканія доставили первыя данныя къ дальнѣйшимъ, болѣе подробнымъ изслѣдованіямъ мѣстности, для избранія выгоднѣйшаго направленія южной дороги. Высочайше утвержденнымъ 26 Января 1857 г. Положеніемъ объ основныхъ условіяхъ для сооруженія сѣти желѣзныхъ дорогъ, была предоставлена Главному Обществу, въ числѣ прочихъ линій, и дорога отъ Москвы до Оеодосіи; но, по несостоятельности этого Общества, уставомъ 3 Ноября 1861 года, Оеодосійская линія исключена изъ его обязательствъ, и произведенныя имъ въ небольшомъ количествѣ на южномъ концѣ линіи работы и заготовки приобрѣтены въ казну. Въ виду такого неуспѣха осуществленія Оеодосійской дороги, въ началѣ 1863 года, по ходатайству Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Высочайше разрѣшено произвести изысканія по Черноморской линіи, и 27 Мая того же года ассигновано на этотъ предметъ 100 000 рублей. Распоряженіе по производству изысканій между Москвою и Орломъ сдѣлано въ Апрѣлѣ 1863 г. Въ томъ же году, Правительство заключило

(*) До того времени хотя и поступали отъ разныхъ частныхъ лицъ предложенія на постройку желѣзныхъ дорогъ отъ Москвы къ Оеодосіи и Одессѣ, но изслѣдованій мѣстности производимо не было, кромѣ сдѣланныхъ въ 1846 и 1847 году вызваннымъ для того, по распоряженію Князя Воронцова, Бельгійскимъ инженеромъ Зиберомъ изысканій на 172 верстахъ отъ Одессы до Ольвіополя, по которымъ онъ составилъ проектъ желѣзной дороги въ одинъ путь, на сумму 11 530 000 р. с. или по 67 035 руб. на версту.

съ частными предпринимателями два уступочные договора на сооружение южныхъ линій: 21 Марта 1863 г. Высочайше утвержденъ уставъ Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги (см. описаніе Кіево-Балтской желѣзной дороги, стр. 142) и 25 Іюля 1863 г. Высочайше утвержденъ уступочный договоръ на линію отъ Москвы до Севастополя, съ вѣтвью къ антрацитовымъ копямъ, съ англійскими учредителями: **Пальмеромъ, Фрюлингомъ, Гешеномъ, Гиббсомъ, Губбардомъ** и К^о; по этому договору учредители, внеся въ Государственный Банкъ залогъ въ 1 000 000 рублей, обязались образовать въ теченіи года въ Великобританіи общество на постройку въ теченіи 6 лѣтъ, и эксплоатацію дороги, въ теченіи 99 лѣтъ со времени окончанія всей линіи, или 105 лѣтъ со времени приступа къ работамъ. Нарицательный капиталъ былъ опредѣленъ въ 22 500 000 фунт. стерлинговъ, или 140 625 000 рублей металлическихъ, что составляетъ, при длинѣ линіи до 1446 верстъ, 97 251 металлическихъ рублей на версту. На этотъ капиталъ условлена гарантія Правительства въ $5\frac{1}{24}$ процентовъ и погашенія, и кромѣ обыкновенныхъ льготъ и правъ, даруемыхъ Обществамъ въ уступочныхъ договорахъ, предоставлены были Московско-Севастопольскому Обществу еще слѣдующія права: а) уплата Правительствомъ 5% на капиталъ во время постройки дороги, по мѣрѣ взносовъ онаго; б) бесплатный отводъ участка въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ для исключительнаго добыванія каменнаго угля, съ распространеніемъ гарантіи Правительства на капиталъ, употребленный на учрежденіе каменноугольной разработки и на постройку отъ Екатеринослава, или другой точки главнаго пути, вѣтви желѣзной дороги къ разрабатываемымъ шахтамъ; в) бесплатной уступки Обществу части казенной мѣстности у Севастопольской бухты съ находящимися при ней строеніями, пристанями, магазинами и проч. подъ товарную станцію, съ распространеніемъ гарантіи Правительства на капиталъ, израсходованный Обществомъ на улучшеніе порта, набережныхъ, магазиновъ, и проч., г) объявленія мѣстности при Севастопольскомъ портѣ у оконечности желѣзной дороги вольнымъ портомъ.

Не смотря на высокую разцѣнку линіи и дарованныя по уступочному договору льготы и права, образованіе Общества не состоялось. Въ Маѣ 1864 года, учредители, заявляя, что они встрѣчаютъ затрудненія по образованію Общества и собранію капитала къ условленному договоромъ сроку 25 Іюля 1864 года, просили дозволить имъ, прежде исполненія уступочнаго договора на всемъ протяженіи, сперва учредить общество для части отъ Москвы до Курска, съ тѣмъ, чтобы Правительство исполнило работы между Москвою и Орломъ своимъ распоряженіемъ и своими средствами съ условіемъ, что Общество приметъ всѣ произведенныя Правительствомъ работы и возмѣститъ издержанную имъ на нихъ сумму; Общество же построить дорогу отъ Орла до Курска. Въ просимомъ измѣненіи договора учредителямъ отказано, и срокъ для собранія капитала продолженъ до 1 Ноября 1864 года. Что же касается до исполненія работъ Правительствомъ между Москвою и Орломъ, то, по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, 26 Мая 1864 г., воспослѣдовало Высочайшее разрѣшеніе начать работы на означенномъ участкѣ, и для успѣшнѣйшаго ихъ исполненія, составить особое Положеніе, съ облегченіемъ отчетности и подчиненіемъ Начальника работъ ближайшему контролю. Къ этому времени, изысканія отъ Москвы до Орла были окончены, и въ началѣ Іюля 1864 г. приступлено къ работамъ; а на участкѣ отъ Курска до Харькова разрѣшено произвести изысканія, которыя и были исполнены въ томъ же году. Между тѣмъ, дарованная учредителямъ отсрочка для образованія Общества по 1 Ноября 1864 года истекла, а какъ и затѣмъ Общество не состоялось, то, по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Высочайше повелѣно 12 Ноября 1864 г.: концессию 25 Іюля 1863 года на линію отъ Москвы до Севастополя объявить несостоявшеюся. Вслѣдствіе сего, залогъ возвращенъ учредителямъ.

По окончаніи начатыхъ въ 1863 году изысканій отъ Москвы до Орла, Высочайше утверждено 21 Мая 1864 года избранное направленіе линіи между этими городами, а также переходъ чрезъ г. Москву,

сопряженіе съ Николаевскою желѣзною дорогою, и мѣсто для окончной Московской станціи. Указомъ 17 Іюня 1864 г. Высочайше повелѣно: сдѣлать нужныя распоряженія къ законному отчужденію подъ сооруженіе Московско-Орловской желѣзной дороги изъ частнаго владѣнія земель и имуществъ. Въ Іюль 1864 г. приступлено къ работамъ. За уничтоженіемъ Севастопольскаго уступочнаго договора Высочайше повелѣно начатыя казною работы продолжать; Высочайшимъ повелѣніемъ 11 Февраля 1865 г. назначенъ Начальникомъ работъ между Москвою и Орломъ Инженеръ-Полковникъ, нынѣ Генералъ-Маіоръ В. С. Семичевъ 1-й, и утверждено раздѣленіе линіи на 4 отдѣленія и 17 дистанцій. По журналу Комитета Гг. Министровъ 23 Февраля 1865 г., Высочайше утверждено Положеніе о постройкѣ Московско-Орловской желѣзной дороги. Главныя основанія этого Положенія заключаются въ слѣдующемъ: 1) Начальнику работъ, подъ его отвѣтственностью, предоставлены права: а) опредѣлять и увольнять техникувъ и служащихъ по найму и распредѣлять занятія между всѣми лицами Управленія; б) по утвержденіи смѣтъ, избирать всѣ закономъ установленные способы къ удешевленію работъ, не исключая и хозяйственныхъ распоряженій, дѣйствуя по своему усмотрѣнію въ видахъ сокращенія расходовъ, съ полною отвѣтственностью за успѣхъ и прочность работъ; в) утверждать отдѣльные подряды и поставки на сумму не свыше 10 000 рублей собственною властію; а въ опредѣленныхъ Положеніемъ особенныхъ случаяхъ и выше этого предѣла; г) дѣлать отступленія отъ утвержденныхъ проектовъ, въ случаяхъ крайней необходимости, по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, или для сокращенія расхода, безъ ущерба для прочности сооруженій. Порядокъ и формы счетоводства, и упрощенной денежной и матеріальной отчетности установлены по взаимному соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Государственнымъ Контролеромъ; а формы технической отчетности утверждены Министромъ П. С. — 3) Заказъ рельсовъ съ принадлежностями, паровозовъ и вагоновъ, а равно предметовъ, могущихъ потребовать приобрѣтенія за границею, возложено на Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ. — 4) Поверстная стоимость

работъ, за исключеніемъ расхода на рельсы и подвижной составъ, опредѣлена между Москвою и Орломъ, среднимъ числомъ, въ 45 000 р. кредитныхъ съ версты; въ случаѣ же сбереженія съ этой суммы при производствѣ работъ заботами строителей, предоставляется въ ихъ пользу 10⁰/о съ этого сбереженія, распредѣляя оныя между служащими, содѣйствовавшими сбереженію.

Между тѣмъ, въ послѣдней половинѣ 1864 года, Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ, въ виду продолженія строившейся желѣзной дороги отъ Одессы до Балты, возбудилъ вопросъ о преимущественномъ продолженіи этой линіи не на Кіевъ, а на Елисаветградъ, Кременчугъ и Харьковъ. Такое измѣненіе предполагавшагося прежде направленія желѣзныхъ дорогъ, заключая южную часть Черноморской линіи въ предѣлы Новороссійскаго края, оставляла бы Кіевъ, Подольскую губернію и Крымъ внѣ рельсовой сѣти, и отдавало бы на неопредѣленное время соединеніе ихъ съ Москвою и внутренними губерніями, а Кіева и Подоліи съ Чернымъ моремъ. Потому, возбужденный вопросъ вскорѣ получилъ гласность, сдѣлался предметомъ сильныхъ и продолжительныхъ преній въ Обществѣ и журналистикѣ между сторонниками Кіевского и Кременчугскаго направленій, подвергся всестороннему обсужденію въ правительственныхъ учрежденіяхъ, и окончательно разрѣшенъ послѣдовавшимъ 28 Декабря того же года Высочайшимъ повелѣніемъ: «ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по внимательномъ и всестороннемъ «обсужденіи въ Совѣтѣ Министровъ журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ, по возникшему въ означенномъ Комитетѣ разномыслію от- «носително направленія, какое, въ видахъ государственныхъ и на- «народно-хозяйственныхъ, слѣдуетъ предпочтительнѣе дать желѣзной «дорогѣ между Москвою и Чернымъ моремъ, и по выслушаніи всѣхъ «выраженныхъ въ засѣданіи мнѣній по сему важному предмету «Высочайше повелѣть извоилъ: Южную желѣзную дорогу, начатую «уже отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продол- «жать строить средствами Государственного Казначейства, по воз- «можности дѣятельно, съ одной стороны, отъ Серпухова на Тулу

«Орелъ, Курскъ и Кіевъ, — а съ другой, отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ, предоставивъ дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ».

Въ исполненіе этой Высочайшей воли, Министерство П. С. сдѣлало распоряженіе къ производству въ 1865 г. изысканій отъ Орла чрезъ Курскъ до Кіева; изслѣдованіе же Кременчугской линіи предоставлено было распоряженію Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора.

По изысканіямъ 1865 года, полная стоимость дороги отъ Орла до Курска опредѣлилась, со включеніемъ процентовъ на капиталъ, во время производства работъ, кромѣ расходовъ на приобрѣтеніе капитала, въ 59 383 р. кредитныхъ на версту. Не считая процентовъ на капиталъ во время работъ, стоимость дороги составляетъ 55 235 р. съ версты; а за исключеніемъ стоимости рельсовъ и подвижнаго состава 35 568 руб. На сооруженіе этой дороги, съ полученіемъ за оное платы отъ Правительства, въ Январѣ 1865 г. поступили два предложенія:

а) Гг. фонъ-Дервиза и фонъ-Мекка, принимавшихъ на себя оптовую постройку и снабженіе дороги отъ Орла чрезъ Курскъ до Кіева за плату 51 885 р., съ версты, считая обязательно длину линіи въ 580 верстъ (изысканіями длина опредѣлилась въ 574,3 вер.) съ прибавленіемъ къ тому потерь на курсъ при заграничныхъ заказахъ, что составило бы стоимость версты, безъ процентовъ на капиталъ во время работъ, по дѣйствительному протяженію 574,3 в., 56 040 руб. Капиталъ на предпріятіе предполагалось получить на участокъ отъ Орла до Курска отъ Правительства, а на линію отъ Курска до Кіева образовать выпускомъ отъ учредителей облигацій подъ ручательство и исключительную отвѣтственность Правительства за 5⁰/₀ на нарицательную ихъ цѣну, съ тѣмъ чтобы вырученныя продажею облигацій деньги были вносимы учредителями въ Государственный Банкъ, и выдавались изъ онаго учредителямъ по мѣрѣ производства работъ и поставокъ, на основаніи разцѣночной вѣдомости. Главныя черты предложенія состояли въ предоставленіи учредителямъ

полной свободы выбора мѣста построения и классификаціи станцій, распредѣленія на нихъ строеній, назначенія числа и рода приборовъ въ мастерскихъ, сигналовъ, мебелировки и проч., въ исполненіи построекъ безъ предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія Министромъ П. С. проектовъ сооружений, руководствуясь образцами построекъ Рязанско-Козловской дороги, въ ограниченіи назначенія лицъ для инспекціи, правъ и власти Инспекторовъ и Министерства, и вообще правительственнаго надзора за работами, и въ снятіи съ учредителей по кончаніи дороги всякой отвѣтственности за постройки.

б) Гг. Губонина и Садовскаго на построение дороги оптомъ, кромѣ прибрѣтенія и доставки на дорогу рельсовъ и подвижнаго состава, по проектамъ, предварительно утвержденнымъ Министромъ П. С., соображаясь въ размѣрѣ и качествѣ построекъ съ сооружениями Московско-Орловской дороги, подчиняясь въ исполненіи работъ полному надзору и наблюденію со стороны Правительства, за оптовую сумму, 27 796 руб. съ версты. Присоединяя сюда стоимость рельсовъ и подвижнаго состава, съ доставкой на дорогу, и упущенные изъ вида предлагателями расходы на построение мастерскихъ, стрѣлокъ, крестовинъ и др. предметовъ, получается стоимость дороги 48 763 руб. съ версты, безъ процентовъ на капиталъ во время работъ.

Имѣя въ виду, съ одной стороны, крайнюю невыгодность условій перваго предложенія, и неполноту втораго, а съ другой стороны что построение дороги отъ Москвы до Курска Высочайше повелѣно исполнять распоряженіемъ казны, что на этомъ основаніи уже сдѣланы нѣкоторые заказы для Орловско-Курскаго участка, и сдѣланы распоряженія къ началу части земляныхъ работъ штрафными нижними чинами и арестантами, по всеподданнѣйшему докладу Министра П. С. Высочайше повелѣно 8 Іюля 1865 г. строить участокъ отъ Орла до Курска распоряженіемъ Правительства на тѣхъ же началахъ, какъ и дорогу отъ Москвы до Орла, къ которой этотъ участокъ и присоединенъ, съ назначеніемъ высшей предѣльной стоимости, кромѣ рельсовъ и подвижнаго состава въ 35 000 руб.

съ версты. Направленіе линіи Высочайше утверждено 2 Декабря 1865 г., а къ работамъ приступлено въ Маѣ 1866 г.

Съ преобразованіемъ въ 1861 г. Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и исключеніемъ изъ его обязательствъ сооруже- нія Θεодосійской дороги, приобрѣтенъ Правительствомъ временной путь чрезъ г. Москву, соединявшій Θεодосійскую линію съ Нико- лаевскою дорогою; на этомъ пути, Общество предполагало построить окончную станцію дорогъ Θεодосійской и Нижегородской. Высочай- шимъ разрѣшеніемъ, послѣдовавшимъ на докладѣ Министра Путей Сообщенія 21 Мая 1864 года, положено обратить этотъ временной путь надлежащею перестройкою въ постоянный путь Московско-Кур- ской дороги, и устроить при ономъ пассажирскую станцію этой дороги, расположивъ оную такъ, чтобы она могла служить общей станціей для дорогъ Московско-Курской и Московско-Нижегородской. Мѣсто для станціи избрано близъ Садовой улицы за церковью Св. Николая въ Кобыльскомъ; впредь до сооружеія общей центральной станціи, здѣсь построены временной пассажирскій домъ. Отъ этой станціи будетъ идти на сѣверъ вѣтвь сопряженія съ Николаевскою до- рогою; вѣтвь эта пересѣкаетъ старую и новую Басманную улицы, про- ходитъ мимо церкви Св. Петра и Павла, и, пройдя чрезъ площадь передъ станціей Николаевской дороги и Сокольничье шоссе, входитъ во дворъ станціи и соединяется съ путями Николаевской дороги съ западной стороны, за товарными сараями, на 2 верстѣ отъ станціи. Главный путь Московско-Курской дороги отъ станціи пассажирской проходитъ по Москвѣ, пересѣкаетъ р. Яузу выше Андроньева мона- стыря, переходитъ камеръ-коллежскій валъ у Рогожской заставы, пере- сѣкаетъ Владимірское шоссе у д. Новой Андроновки; здѣсь отдѣляется вправо вѣтвь къ Нижегородской дорогѣ. За д. Андроновкой, по лѣвой сторонѣ пути, расположена товарная станція Московско-Курской до- роги, съ большимъ паровознымъ зданіемъ и вагонными мастерскими. Далѣе, линія пересѣкаетъ у Рогожскаго кладбища Нижегородскую желѣзную дорогу и Рязанское шоссе, проходя подъ ними мостами, и

направляясь по лѣвую сторону Харьковскаго шоссе, пересѣкаетъ на 15 верстѣ р. Москву, и идетъ къ с. Царицыну, гдѣ проходитъ между Царицынскимъ прудомъ и д. Хохловкою, и слѣдуетъ къ г. Подольску. Пройдя близъ города, линія переходитъ на правую сторону Харьковскаго шоссе, идетъ по близости онаго около 22 верстѣ, и на 66 верстѣ отъ Москвы переходитъ опять на лѣвую сторону, и направляется къ г. Серпухову. Серпуховская станція, положеніе которой опредѣлилось мѣстными условіями и точкою перехода чрезъ р. Оку, расположена около $2\frac{1}{2}$ верстѣ отъ города. Отъ станціи дорога спускается склономъ въ 0,008 длиною въ 3,96 верстѣ къ р. Окѣ, и переходитъ оную мостомъ въ 245 саж. длиною, на высотѣ 8,64 саж. надъ уровнемъ низкихъ водъ, въ точкѣ пересѣченія съ рѣкою шоссе, съ котораго проведенъ проѣздъ по нижней части фермъ новаго моста. За р. Окою, дорога, перейдя на лѣвый берегъ р. Скниги, входитъ въ мѣстность волнистую, пересѣченную множествомъ овраговъ, и потому принимаетъ направленіе весьма извивистое, поднимается на водораздѣлъ рр. Оки и Упы, и отъ с. Баранова спускается въ долину р. Упы, которую переходитъ въ г. Тулѣ. Линія подходитъ къ городу близъ слободы Кузнецкой и устья р. Воронки. Станція расположена на лѣвомъ берегу р. Упы; здѣсь устраиваются главныя мастерскія всей дороги. Отъ Тульской станціи, дорога подымается долиною р. Воронки; далѣе пересѣкаетъ р. Солову, идетъ долинами рр. Невѣжи и Мармыжа, переходитъ р. Плаву и слѣдуетъ, минуя овраги до с. Скуратова. Отъ этой станціи линія, слѣдуя долиною р. Черни, проходитъ въ разстояніи около 5 верстѣ отъ г. Черни, съ западной стороны, переходитъ р. Зушу близъ г. Мценска, приближается къ р. Окѣ и слѣдуетъ близъ оной до г. Орла, приближаясь къ нему съ восточной стороны. Между Тулою и Орломъ линія пересѣкаетъ 8 разъ Харьковское шоссе. За г. Орломъ, дорога идетъ бассейномъ р. Оки, затѣмъ постепенно поднимается на хребетъ между Окою и ея притоками Оптухой и Неручемъ, идетъ по этому хребту близъ старой Курской дороги, минуя глубокіе овраги и топкія мѣста. Близъ границы Орловской губерніи, дорога начинаетъ спускаться въ долину

р. Сейма, перейдя сначала въ долину р. Сновы, слѣдуя по ней до впаденія ея въ р. Тускорь, по долину которой доходитъ до г. Курска съ восточной его стороны, близъ впаденія этой рѣки въ р. Сеймъ. Станція у г. Курска строится за Ямскою слободою, съ восточной стороны города.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,008; наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж., въ немногихъ мѣстахъ; по большей же части кривыя описаны радіусами въ 400 и 500 саж. и болѣе. По нивелировкѣ оказывается, что, принимая отмѣтку уровня Московской станціи за 0, уровень нижеслѣдующихъ мѣстъ опредѣлится отмѣтками:

Сопряженіе съ Николаевскою дорогою	+	7,36	саж.
Товарная Московская станція	—	0,28	»
Путь моста чрезъ р. Москву	—	8,08	»
Станція Царицынская	+	2,92	»
» Подольская	+	6,61	»
» Серпуховская	+	9,35	»
Путь моста чрезъ р. Оку	—	6,48	»
» » » р. Упу	+	8,82	»
Станція Тульская	+	8,07	»
» Мценская	+	9,37	»
» Орловская	+	24,57	»
» Курская	+	15,99	»

Высшая точка линіи находится между Тулою и Мценскомъ на 282 верстѣ отъ Москвы, и лежитъ на 56,81 саж. выше Московской станціи.

Желѣзная дорога устраивается въ одинъ рельсовый путь; земляное полотно и каменные части мостовъ, подъ два пути. Рельсы вѣсомъ 25 англ. или 27,69 русскихъ фунтовъ въ погонномъ футѣ, скрѣплены накладками о 3 болтахъ; подъ рельсомъ въ 20 фут.

длины помещается 8 поперечинъ, сосновыхъ или дубовыхъ, длиною 1,14 саж.

Мосты и трубы каменные и металлическіе. Важнѣйшіе изъ нихъ: чрезъ р. Москву, желѣзный, многораскосной системы въ 2 фермы съ ѣздой на верху, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, длиною 88,7 с. въ 4 пролета, средніе по 25 саж., а крайніе по 19,8 саж.; чрезъ р. Лопаснь, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздой по верху; въ 1 пролетъ 14,67 саж.; чрезъ р. Оку, желѣзный, многораскосный, въ 3 фермы, съ ѣздой по верху для желѣзной дороги, а по низу фермъ для обыкновеннаго проѣзда, длиною 249,5 саж., о 9 пролетахъ, средніе длиною 26,5 саж., а крайніе по 20,46 саж., на каменныхъ устояхъ и быкахъ; чрезъ рѣку Пахру, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, длиною 40 саж., въ 2 пролета на каменныхъ устояхъ и быкъ; чрезъ рѣку Упу, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, на каменныхъ устояхъ и быкъ, длиною 46 саж., въ 2 пролета; чрезъ рѣку Солову, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, длиною 11 саж., въ 1 пролетъ, на каменныхъ быкахъ; чрезъ р. Плаву, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, на каменныхъ устояхъ и быкахъ, длиною 37,6 с. въ 2 пролета; чрезъ р. Зушу, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы съ ѣздою по низу, на каменныхъ устояхъ, длиною 30 саж., въ 1 пролетъ; чрезъ р. Аптуху, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, на каменныхъ устояхъ, въ 1 пролетъ въ отверстіи 20 саж.; чрезъ р. Тускаръ, желѣзный, многораскосный, въ 2 фермы, съ ѣздою по верху, на каменныхъ устояхъ, въ 1 пролетъ отверстія 12 саж.; чрезъ р. Скнигу, каменный путепроводъ, длиною 23,6 въ 3 пролета, каждый въ 6,87 саж. отверстія; чрезъ рр. Лисицу и Войну, каменный, въ 4 пролета, каждый 7 саж. въ отверстія. Мостовъ менѣе 10 саж. отверстія, 24; каменныхъ трубъ, отъ 1,5 до 3 саж. отверстія, 23; чугунныхъ трубъ, въ 0,33 и 0,5 саж., отверстія, 269.

Длина дороги :

отъ Московской пассажирской станціи до Сер-	
пуховской	91,99 вер.
отъ Серпуховской до Тульской.	88,70 —
отъ Тульской до Орловской	176,36 —
отъ Орловской до Курской	144,39 —
	<hr/>
	501,44 вер.
путь къ Николаевской дорогѣ	3,53
отъ Курской станціи до конца дороги	0,71
соединительная вѣтвь отъ товарной станціи въ	
Москвѣ до Нижегородской дороги	1,24
	<hr/>
Всего.	506,92

17 Ноября 1866 года открыто движеніе по участку отъ Москвы до Серпухова.

6.

Правительственныя, отданныя въ постройку частнымъ лицамъ и Обществамъ.

II.

КІЕВО-БАЛТСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

СЪ ВѢТВЯМИ : ОТЪ М. ЖМЕРИНКИ КЪ М. ВОЛОЧИСКУ, И ОТЪ М. КАЗАТИНА КЪ Г. БЕРДИЧЕВУ.

Главная линія	428 в.	} 611 версты, въ 1 путь.
Вѣтвь ко Волочиску	167	
Вѣтвь ко Бердичеву	27	

Въ Апрѣлѣ 1857 г. торговый домъ Томсона Бонаръ и К^о, Графы Ржевусскій, Адлербергъ 2, Голенищевъ-Кутузовъ и Лубіенскій, Князя С. Долгорукій и Л. Кочубей, гг. Ротмистръ и Поручикъ Бенкендорфъ и Г. Сафоновъ, просили о дозволеніи составить

компанію на акціяхъ для сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы чрезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ, до встрѣчи съ предположенными Оеодосійскою или Либавскою дорогами, и съ вѣтвью отъ Брацлава къ Бродамъ, на протяженіи до 1 400 верстъ, съ правомъ владѣнія дорогою 75 лѣтъ, и гарантіею Правительства въ первые 48 лѣтъ по $5\frac{1}{2}\%$, а въ послѣдніе 27 лѣтъ по 4% на капиталъ 92 800 000 рублей, что составляло 66 286 руб. на версту. По Высочайше утвержденному 31 Мая 1857 г. Положенію Комитета желѣзныхъ дорогъ, объявлено просителямъ, что гарантія можетъ быть допущена, или 5% на 60 лѣтъ и на капиталъ 53 000 руб. съ версты, или $4\frac{1}{2}\%$ на 75 лѣтъ на капиталъ 50 000 руб., но что во всякомъ случаѣ необходимо произвести сперва точныя изысканія для опредѣленія направленія и длины дороги, и составить проектъ и смѣтное исчисленіе.

Въ Маѣ 1858 г. новая компанія учредителей, къ которой присоединились и прежніе, просила дозволенія на постройку дорогъ отъ Одессы до Бердичева, отъ Радзивилова чрезъ Бердичевъ до Кіева, и отъ Кіева до Курска, всего до 1 200 верстъ. По Высочайшему повелѣнію 31 Мая 1858 г., имъ данъ былъ отвѣтъ тождественный съ предъидущимъ, но за исключеніемъ вѣтви къ Радзивилу.

4 Декабря 1862 года представленъ прсектъ устава Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги отъ Гг. Учредителей: Графа Э. Т. Баранова, Графа А. В. Адлерберга, Графовъ А. В. и К. В. Браницкихъ, Князя С. Долгорукаго, Князя Л. В. Кочубея, Графа А. А. Ржевусскаго, Графа Г. А. Строгонова, Графа М. Д. Толстаго, Оберъ-Гофмейстера И. М. Толстаго, Генераль-Маіоровъ С. В. Кербедза и К. И. Марченко, Гг. Н. А. Новосельскаго и Ф. Л. Сабанскаго, и купцовъ А. А. Гизико, Гитшова и К°. По уставу предполагалось въ теченіи 8 лѣтъ построить дорогу отъ Одессы на Крыжополь до Кіева, съ вѣтвью отъ с. Капоклеевки чрезъ г. Тирасполь до р. Днѣстра у с. Парканы, направивъ линію отъ Крыжополя къ Кіеву не чрезъ Брацлавъ и Бѣлую церковь, какъ это требовалось, а по водораздѣламъ, потому что направленіе на Бѣлую церковь по затруднительной

мѣстности, потребовало бы свыше 8 милліоновъ лишняго расхода. Длина проектированной линіи 647 верстъ. Право владѣнія дорогою 85 лѣтъ; гарантія Правительства 5% на капиталъ 85 000 кредитныхъ рублей на версту (*). Проектъ устава, по надлежащемъ соглашеніи нѣкоторыхъ финансовыхъ условій съ учредителями, внесенъ въ Мартъ 1863 г. въ Комитетъ Гг. Министровъ, и по журналу Комитета Высочайше утвержденъ 21 Марта 1863 года.

Между тѣмъ, по ходатайству Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора, 15 Января 1863 года Высочайше повелѣно: постройку желѣзной дороги отъ Одессы къ р. Днѣстру до колоніи Парканы поручить Камергеру Барону Унгернъ-Штернбергу подъ надзоромъ Генералъ-Адъютанта Коцебу. Потому, вмѣстѣ съ утвержденіемъ устава Общества Одессо-Кіевской желѣзной дороги, повелѣно объявить учредителямъ, что разрѣшенная постройка дороги отъ Одессы до Парканы будетъ продолжаема; въ случаѣ образованія Общества, произведенныя работы будутъ оному переданы по дѣйствительной ихъ стоимости, при чемъ съ оконченныхъ частей этого участка правительственная гарантія будетъ считаться не съ 85 000 рублей за версту, а съ той суммы, въ какую обойдутся произведенныя окончательно работы.

Въ назначенный по уставу годичный срокъ, т. е. къ 21 Марта 1864 г., учредители не роздали половины перваго выпуска акцій, и

(*) По проекту учредителей, опредѣлена была стоимость верстъ: отъ Одессы до Крыжополя 78 670 р., отъ Крыжополя до Брацлава 147 673 р., и отъ Брацлава до Кіева 122 800 р.; для уменьшенія стоимости работъ, разрѣшено учредителямъ вести линію отъ Крыжополя по водораздѣламъ. По разсмотрѣніи проекта въ Министерствѣ П. С. найдено возможнымъ, отмѣнивъ нѣкоторыя устройства, и сравнивая участокъ отъ Крыжополя до Кіева съ участкомъ отъ Одессы до Крыжополя понизить среднюю стоимость всей линіи до 71 500 руб. съ версты. Но какъ при тогдѣшнемъ финансовомъ положеніи, представлялись затрудненія на составленіе капитала иначе, какъ съ уступкою 80 за 100, то для облегченія собранія капитала, и въ вознагражденіе отмѣны постояннаго курса, признано справедливымъ увеличить приведенную оцѣнку на 18, 88%, назначая поверстную стоимость, вмѣсто 71 500 р., до 85 000 р. кредитныхъ, согласно съ назначеніемъ учредителей.

потому образованіе Общества должно было, по уставу, считаться несостоявшимся. Между тѣмъ, 7 Марта того же года, Правленіе Общества вошло съ прошеніемъ къ Главноуправляющему Путей Сообщенія въ которомъ, заявляя о соглашеніяхъ своихъ съ англійскими банкирскими домами, ходатайствовали о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ уставѣ, и въ томъ числѣ о дарованіи имъ гарантіи по постоянному курсу. Ходатайство Правленія внесено на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, который въ засѣданіи 29 Апрѣля 1864 г., обсудивъ вопросъ въ присутствіи представителя Общества, Предсѣдателя временнаго Правленія, Графа Э. Т. Баранова, большинствомъ голосовъ, 6 противъ 3, положилъ: 1) За сдѣланнымъ Графомъ Барановымъ заявленіемъ, что образованіе англійской компаніи невозможно, если не будутъ немедленно переданы Обществу работы, производимыя Правительствомъ между Одессою и Парканами, считать Общество несостоявшимся, и уставъ съ 21 Марта 1864 г. прекращеннымъ; 2) производящіяся Правительствомъ работы отъ Одессы къ Днѣстру продолжать на тѣхъ же основаніяхъ до Балты (*), а по окончаніи дороги оставить этотъ путь въ вѣденіи Правительства; въ случаѣ образованія новаго Общества на сооруженіе дороги отъ Кіева до Балты, съ условіемъ передачи ей участка отъ Одессы къ Балтѣ и Днѣстру, допустить эту передачу не иначе, какъ съ условіемъ, чтобы Общество уплатило Правительству наличными деньгами всю израсходованную сумму, и капиталъ этотъ будетъ считаться основаніемъ гарантіи, съ прибавленіемъ той суммы, какая признана будетъ еще нужною для довершенія работъ; 3) для приведенія въ извѣстность стоимости сооруженія дороги на участкѣ отъ Крыжополя до Кіева, про-

(*) Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ еще въ Октябрѣ 1863 г. ходатайствовалъ о разрѣшеніи Барону Унгернъ-Штернбергу продолжать работы до Балты на тѣхъ же началахъ какъ и часть Одесско-Парканскую, но по Высочайше утвержденному всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго П. С. 31 Октября 1863 г. положено допустить эти работы не прежде, какъ по рѣшеніи вопроса 21 Марта 1864 г., слѣдуетъ ли считать Общество Одесско-Кіевской дороги состоявшимся.

известъ въ 1864 году средствами Правительства изысканія; 4) допустить указываемый Правленіемъ англійскій банкирскій домъ, если онъ пожелаетъ образовать новое Общество, имѣть при этихъ изысканіяхъ своего агента, но не давая ему права ни на предпочтительное предъ другими полученіе уступочнаго договора, ни на вознагражденіе за содержаніе агента. Положеніе Комитета Высочайше утверждено 3 Мая 1864 года.

Въ исполненіе сего, дѣйствіе устава 21 Марта 1863 г. Общества Одессо-Кіевской желѣзной дороги прекращено, производство работъ отъ Одессо-Парканской линіи до Балты предоставлено Барону Унгернъ-Штернбергу, а на участкѣ отъ Кіева до Крыжополя произведены въ 1864 г. изысканія. По мѣстнымъ затрудненіямъ оказалось невозможнымъ направить линію къ самому г. Бердичеву, и потому, по просьбѣ жителей и на счетъ этого города, произведены изысканія на проведеніе къ оному особой вѣтви, въ 27 верстъ длиною, отъ главной линіи.

Около того же времени, въ послѣдней половинѣ 1864 года Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ возбудилъ вопросъ о преимущественномъ продолженіи строившейся отъ Одессы до Балты желѣзной дороги не на Кіевъ, а на Кременчугъ и Харьковъ. Вопросъ этотъ (см. описаніе Московско-Курской желѣзной дороги, стр. 133) рѣшенъ послѣдовавшимъ 28 Декаб. 1864 г. Высочайшимъ повелѣніемъ: «южную желѣзную дорогу, начатую уже отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить средствами Государственнаго Казначейства, по возможности дѣятельно, — съ одной стороны, отъ Серпухова на Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ, — а съ другой, отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ, предостзвивъ дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ.»

Между тѣмъ, въ Ноябрь мѣсяцъ того же 1864 года, чрезъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора доставлены въ Министерство П. С. предложенный Директоромъ Австрійской Львово-Черновицкой желѣзной дороги, проектъ уступочнаго договора

на построение желѣзной дороги отъ мѣст. Новоселицы, въ Бессарабіи на австрійской границѣ. Испрашиваемая по этому предложенію дорога должна была составить продолженіе строившейся дороги отъ Одессы къ Парканамъ на р. Днѣстрѣ, чрезъ Бессарабію, до соединенія съ австрійскою желѣзною дорогою, строившеюся отъ г. Львова (Лемберга) въ Галиціи къ м. Черновицамъ близъ м. Новоселиць; такимъ образомъ, учредилось бы непрерывное сообщеніе отъ Вѣны до Одессы. Въ пользу предполагаемаго сообщенія приведено было учредителемъ: открытіе пути сбыта хлѣба изъ Бессарабіи, и направленіе торговли Австріи транзитомъ чрезъ русскія губерніи и Одесскій портъ въ Черное море. Главныя условія предложенія Оффенгейма заключались въ слѣдующемъ. Дорога уступается иностранному Обществу на 90 лѣтъ съ открытія движенія; готовыя работы между Одессой и Парканами передаются Обществу, за что оно уплатитъ Правительству по 16 000 рублей съ версты; все протяженіе дороги составитъ 450 верстъ, со включеніемъ 112 верстъ готоваго участка; капиталъ Общества не назначенъ, но Правительство будетъ гарантировать чистый доходъ въ 2 400 000 руб. металлическихъ, что соотвѣтствуетъ, рассчитывая по 5%, на 450 верстъ, капиталу въ 106 667 руб. на версту; кромѣ того, Правительство гарантируетъ капиталы, какіе Общество употребитъ на сооруженіе гаваней, набережныхъ, верфей, магазиновъ при Одесскомъ портѣ, а также вѣтвей къ каменноугольнымъ копиямъ, и на учрежденіе работъ въ копяхъ; ширина пути отъ Новоселиць до соединенія съ Балто-Одесскою дорогою должна равняться ширинѣ пути австрійскихъ дорогъ, 4 ф. $6\frac{7}{8}$ д. = 0,653 саж., а отъ точки соединенія, до Балты, Общество должно имѣть право положить по той же ширинѣ пути третій рельсъ (дабы австрійскій подвижной составъ могъ безъ перегрузки и остановки приходить изъ-за границы въ Одессу); близъ Одесскаго порта будутъ уступлены Обществу бесплатно нужныя ему мѣста подъ магазины, склады товаровъ, набережныя, верфи и проч., и на этомъ пространствѣ Общество будетъ освобождено отъ всякихъ податей, сборовъ и налоговъ; Обществу предоста-

вится исключительное право разыскивать и добывать въ Бессарабіи и Херсонской губерніи антрацитъ и каменный уголь; всѣ недоразумѣнія между правительственными лицами и Обществомъ должны быть разрѣшаемы третейскимъ судомъ въ одномъ изъ иностранныхъ посольствъ въ С. Петербургѣ.

Предложеніе Оффенгейма разсмотрѣно въ Комитетѣ Желѣзныхъ Дорогъ, который журналомъ 2 Февраля 1865 г. единогласно положилъ: отклонить предложеніе это впредь до производства въ 1865 г. изысканій для соединенія Одессы съ Лембергскою дорогою по двумъ направленіямъ: отъ Парканъ черезъ Кишиневъ и Новоселицы, и отъ Балты по лѣвому берегу Днѣстра, и предоставить Оффенгейму и другимъ желающимъ, имѣть при изысканіяхъ своихъ агентовъ, не давая имъ ни обнадеживанія на уступку дороги, ни права на какое либо вознагражденіе; журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 3 Февраля 1865 г. Вслѣдъ затѣмъ, Оффенгеймъ, продолжая свое домогательство, сдѣлалъ нѣкоторыя уступки; въ томъ числѣ, уменьшилъ размѣръ просимой гарантіи съ 2 400 000 руб. мет. на 1 600 000 р. металл. въ годъ. Измѣненное предложеніе подвергнуто снова обсужденію въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, который, по журналу 15 Марта 1865 г. № 8, согласно мнѣнію Главноуправляющаго Путиами Сообщенія, большинствомъ 8 голосовъ противъ 2 (выразившихся въ пользу предложенія), нашелъ: а) въ отношеніи пользы Новоселицо-Одесской дороги, — что путь этотъ, на который испрашивается такая гарантія Правительства и такія льготы, какихъ не было дано еще ни одному Обществу, который никогда не входилъ въ сѣть главныхъ сообщений Имперіи, и на который требуется заключеніе уступочнаго договора прежде производства изысканій, весьма полезенъ для Австріи, торговля которой, вмѣсто крайне неудобнаго выхода въ Черное море чрезъ Галацъ по труднымъ для плаванія Дунайскимъ гирламъ, откроется удобный путь чрезъ Одесскій портъ; что для Россіи дорога эта будетъ имѣть совершенно другое значеніе, — она приготовитъ намъ опаснаго соперника на Азіатскихъ рынкахъ, во вредъ будущности нашихъ мануфактуръ; она пособитъ переходу части судо-

ходства по Черному морю въ руки австрійцевъ; увеличить въ Одессѣ число иностранныхъ торговыхъ домовъ въ ущербъ собственному нашему торговому сословію; она доставитъ Австріи полное удобство быстро и внезапно сосредоточивать свои войска на границѣ и овладѣть Одесскимъ портомъ, тогда какъ большая часть нашихъ войскъ будетъ еще отдалена на лѣвомъ берегу Днѣстра. б) Въ отношеніи выгоды прочихъ условій предложенія, — что испрашиваемая гарантія весьма высока, что прочія условія, какъ наприм. предпочтительное право на сооруженіе дорогъ во всемъ Новороссійскомъ краѣ, на предоставленіе Обществу производить эксплуатацію на счетъ Правительства отъ Одессы до Парканъ, на допущеніе заграничной ширины пути и т. д. до такой степени неудобны, что даже не требуютъ и опроверженія; что угроза вести дорогу отъ Черновицъ на Галацъ, если Оффенгейму не будетъ дана концессія на Одесскую дорогу, не имѣетъ значенія, какъ по неудобству Галацкой дороги, примыкающей не къ морю, а къ Дунайскимъ гирламъ, такъ и по малому успѣху образованія капитала Черновицкой дороги, подающему поводъ къ сомнѣнію, чтобы собранныя для Бессарабской дороги деньги не были обращены Обществомъ на окончаніе дороги Черновицкой. По всѣмъ этимъ соображеніямъ, Комитетъ полагалъ: отложить рѣшеніе предложеній Оффенгейма до производства изысканій по Бессарабіи и чрезъ Подольскую губернію.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по выслушаніи въ Совѣтѣ Министровъ журнала Комитета и выраженныхъ по сему предмету различныхъ мнѣній, раздѣлившихся въ пользу и противъ предложеній Оффенгейма, Высочайше повелѣть соизволилъ 31 Марта 1865 г.: «отложить окончательное рѣшеніе предложеній Оффенгейма до производенія надлежащихъ изысканій для соединенія Одессы съ Лембергскою желѣзною дорогою, какъ чрезъ Бессарабію по направленіямъ «отъ Парканъ, и отъ Борщи близъ Балты чрезъ Слободзею, такъ и «чрезъ Подольскую губернію въ направленіи на Тарнополь».

На основаніи этого повелѣнія произведены и окончены въ Октябрѣ 1865 г. изысканія по тремъ указаннымъ направленіямъ, и из-

браны по онимъ три линіи, по которымъ возможно устроить сообщеніе Одессы съ Лембергомъ: 1) чрезъ Подольскую губернію отъ д. Борщи по направленію предполагаемой Кіево-Балтской дороги до мѣст. Станиславчика, и затѣмъ на пограничное съ Галиціей мѣст. Волочискъ по направленію къ Тарнополю; 2) вдоль Бессарабіи отъ Тирасполя чрезъ Кишиневъ къ Новоселицамъ, и 3) отъ Тирасполя чрезъ Кишиневъ къ Яссамъ на соединеніе въ Молдавіи съ Черновицею Галацкою дорогою. Выводы изысканій доказали превосходство Подольской линіи предъ прочими во всѣхъ отношеніяхъ, а именно:

Протяженіе Подольской линіи 342,6 в., Новоселицкой 355,14 в. Ясской 466 с.; слѣдовательно Подольская линія короче Новоселицкой на $12\frac{1}{2}$ верстъ, а какъ въ ней заключаются 174,9 в., дороги отъ Балты до Станиславчика, составляющія часть линіи Кіево-Балтской, которая должна быть устроена во всякомъ случаѣ, то должно заключить, что Подольская линія короче Новоселицкой на $187\frac{1}{2}$ в., и почти одинаковой длины съ Яскою.

Полное протяженіе пути отъ Одессы до Лемберга, по Подольской линіи короче на $35\frac{1}{2}$ в., чѣмъ по Новоселицкой, и на $43\frac{1}{2}$ в., чѣмъ по Ясской.

Среднее количество земляныхъ работъ на версту на Подольской линіи на 40 % менѣе чѣмъ по Новоселицкой, и хотя болѣе на 23 % чѣмъ по Ясской, но зато первая линія не требуетъ ни тоннелей, ни моста чрезъ Днѣстръ.

Подольская линія не требуетъ вовсе ни тоннелей, ни большихъ мостовъ, а только 30 малыхъ мостовъ; Новоселицкая требуетъ 2 тоннелей, въ сложности 1125 саж. длиною, 4 большихъ мостовъ, въ томъ числѣ чрезъ Днѣстръ, и 93 малыхъ мостовъ; Ясская линія требуетъ 1 тоннель въ 180 саж. длиною, 1 большаго моста чрезъ Днѣстръ и 62 малыхъ.

Стоимость дороги на версту на Подольской линіи на $28\frac{1}{2}$ % дешевле чѣмъ на Новоселицкой, и на 15 % чѣмъ на Ясской.

Подольская линія можетъ быть устроена въ 2 или 3 года; Новоселицкая по количеству и трудности работъ, не менѣе 4 лѣтъ.

Густота населенія на Подольской линіи на 92 % болѣе, чѣмъ на Новоселицкой, и на 62 % болѣе, чѣмъ на Ясской.

Среднее количество лѣсовъ на Подольской линіи на 136 % болѣе чѣмъ на Новоселицкой, и на 76 % болѣе, чѣмъ на Ясской.

Обработанныхъ земель на Подольской линіи на 114 % болѣе, чѣмъ на Новоселицкой, и на 80 % болѣе, чѣмъ на Ясской.

По мѣстной производительности и на основаніи таможенныхъ свѣдѣній за послѣднія 6 лѣтъ, можно ожидать притока грузовъ на Подольскую линію въ $2\frac{1}{2}$ раза болѣе, чѣмъ на Новоселицкую, и въ $1\frac{1}{2}$ раза болѣе, чѣмъ на Яскую.

Судя по количеству привоза и отпуска товаровъ чрезъ Подольскія и Бессарабскія таможи въ послѣднія 6 лѣтъ, Подольская линія пройдетъ въ Волочискѣ чрезъ центръ наибольшаго движенія товаровъ по сухопутной заграничной торговлѣ.

Въ отношеніи политическомъ, Подольская линія, соединяющая юго-западный край чрезъ Кіевъ и Курскъ съ Москвою и центральною частію Россіи, представляетъ рѣшительное преимущество въ видахъ общей государственной пользы, чѣмъ дороги Бессарабскія, лишенныя прямой связи съ внутреннею Россіей, и соединяющія Европейскія государства только съ Одессою и, слѣдовательно представляющія только интересъ мѣстный. Соединеніе же Европейскихъ государствъ съ Имперіей, въ международныхъ сношеніяхъ, Подольской линіей на 35 — 40 вер. короче въ отношеніи къ Одессѣ, и на 625 в. короче въ отношеніи къ Кіеву и внутреннимъ губерніямъ, чѣмъ по Бессарабской линіи. Въ стратегическомъ отношеніи преимущество Подольской линіи, идущей по лѣвому берегу Днѣстра и связанной чрезъ Кіевъ и Курскъ съ Москвою, предъ линіей Бессарабской, положительно признано специалистами военного искусства.

Съ того времени, какъ предложеніе Оффенгейма получило гласность, вопросъ о выборѣ направленія Черновицкаго или Кіевского

сдѣлался предметомъ всесторонняго обсужденія и горячихъ преній, какъ въ правительственныхъ учрежденіяхъ, такъ и въ спеціальныхъ обществахъ и въ журналистикѣ, продолжавшихся до окончательнаго рѣшенія вопроса Верховною властію. Во время изысканій, инженеры Оффенгейма, приглашенные къ непосредственному въ оныхъ участию вмѣстѣ съ русскими инженерами, уклонились отъ совмѣстныхъ занятій, и, предъ самымъ окончаніемъ изысканій, представили свои планы направленія и нивелировки, которыя, по свѣркѣ съ натурою, оказались не только неправильными, но даже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ явно несообразными.

Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, разсмотрѣвъ выводы изысканій и относительныя достоинства изслѣдованныхъ трехъ направленій, подвергнулъ обсужденію, какъ степень возможности скорого исполненія предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и истребованныя отъ Оффенгейма *рѣшительныя и положительныя* его условія на сооруженіе Бессарабской дороги.

Журналъ Комитета разсмотрѣнъ въ Высочайшемъ присутствіи въ Совѣтѣ Гг. Министровъ 17 Февраля 1866 г., и вопросъ окончательно разрѣшенъ Высочайшимъ повелѣніемъ, послѣдовавшимъ 19 Февраля 1866 г. въ С. Петербургѣ :

«ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по внимательномъ и всестороннемъ обсужденіи, въ засѣданіи Совѣта Министровъ 17 Февраля 1866 г. Журнала Комитета Желѣзныхъ Дорогъ по дѣлу о соединеніи Одессы съ Лембергскою желѣзною дорогою, — Высочайше повелѣтъ соизволилъ : въ виду рѣшительныхъ преимуществъ Подольской дороги, предложеніе Оффенгейма на устройство дороги Новоселицкой отклонить».

Во исполненіе таковаго Высочайшаго повелѣнія приняты со стороны Министерства П. С. дѣятельныя мѣры на изысканіе способовъ для осуществленія дороги отъ Балты къ Кіеву, съ вѣтвью на Волочискъ къ австрійской границѣ.

На сооруженіе этой линіи поступили въ 1865 и 1866 годахъ предложенія Берлинскаго негоціанта Леви съ директоромъ Лондон-

ской компаніи металлическихъ сооружений Броуномъ, и Бельгійскаго подданнаго Де-Вріера и К°. По разсмотрѣніи, обсужденіи, соображеніи съ выводами произведенныхъ въ 1865 году изысканій, и надлежащемъ измѣненіи условій, сооруженіе дороги предоставлено Товариществу, состоящему изъ слѣдующихъ лицъ : 1) Барона А. Де-Вріера, администратора генеральнаго банка въ Брюсселѣ, 2) П. Шакена, контрактора желѣзныхъ дорогъ, въ Парижѣ, 3) А. Б. Брюно, контрактора желѣзныхъ дорогъ, въ Брюсселѣ, 4) Р. У. Кеннарда, президента нѣсколькихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, въ Лондонѣ, и 5) А. Лагранда-Дюмонсо, президента генеральнаго банка въ Брюсселѣ, по контракту 25 Мая 1866 г., заключенному Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ, согласно съ основными условіями, одобренными Комитетомъ Гг. Министровъ по журналу 17 Мая 1866 г. Высочайше утвержденному 21 Мая 1866 г. Въ послѣдствіи, къ Товариществу присоединились : А. Г. Блезъ-де-Вожъ, администраторъ желѣзныхъ дорогъ, въ Парижѣ; Ж. Ф. Кайль, мануфактуристъ въ Парижѣ; А. Л. Шейлюсъ, негоціантъ, въ Парижѣ; А. А. Фильель-Броги, инженеръ; Ф. Л. Ф. Калье, инженеръ, въ Парижѣ; Ж. С. Гуэль, инженеръ, въ Парижѣ; и общество Фивъ-Лиль, съ капиталомъ въ 6 000 000 франковъ, въ Парижѣ.

Условія договора заключаются въ слѣдующемъ : Товарищество приняло на себя постройку и снабженіе всѣми потребностями желѣзной дороги отъ Кіева до Балты на длинѣ 428 в., вѣтвь отъ Казатинъ къ Бердичеву 27 верстъ, и вѣтви отъ Жмеринки къ Волочискѣ 167 вер., всего 622 версты, съ землянымъ полотномъ и мостами подъ два пути на участкѣ отъ Жмеринки до Балты, а на остальномъ протяженіи подъ одинъ путь. Отчужденіе земель и имуществъ не входитъ въ обязательства Товарищества, и производится Правительствомъ. Направленіе линіи, продольная ея профиль и проекты всѣхъ сооружений предварительно утверждаются Министромъ П. С., Товариществу дозволено, съ утвержденія Министра П. С., измѣнять продольную профиль и направленіе линіи, не ухудшая ихъ, и не измѣняя оштовой платы, съ тѣмъ, чтобы длина линіи не была

увеличена свыше $2\frac{1}{2}\%$ противъ договорной, чтобъ продольные склоны не превышали 0,008, а радіусы кривыхъ были не менѣе 300 саж. Мосты и трубы каменные и металлическіе; число каменныхъ трубъ, отверстіемъ отъ 0,35 до 6,00 саж. 114; мостовъ съ металлическими полотнами въ отверстіи отъ 0,5 саж. до 4 саж. включительно 21, мостъ въ 35 саж. въ отверстіи 1, мостъ въ 75 с. въ отверстіи 1, всего 23; поперечины, по 1 400 на версту, сосновыя или дубовыя, длиною 1,25 саж. Въсѣ рельсовъ 24 англ. или 26,58 русс. фунтовъ въ погонномъ футѣ; скрѣпленія накладками о 3 болтахъ. Переѣздовъ въ уровнѣ пути 290. Станцій 33, а именно: I класса 1, въ Кіевѣ; пограничная 1, въ Волочискѣ; II класса 4, въ Казатинѣ, Жмеринкѣ, Бердичевѣ и Антоновкѣ; III класса 3, въ Винницѣ, Крыжополѣ и Борщахъ; IV класса 24. Пассажирскія зданія I и II классовъ каменные; на прочихъ станціяхъ могутъ быть каменные или деревянные. Мастерскія главныя въ Кіевѣ, каменные, съ конторами, жилыми домами и проч.; малыхъ мастерскихъ при паровозныхъ зданіяхъ 4. Вагонныхъ сараевъ 9. Паровозныхъ зданій, каменныхъ, 9. Водоснабженій I класса 9; II класса 24; гидравлическихъ крановъ 21. Платформъ пассажирскихъ 2544 пог. саж., товарныхъ 750 пог. саж.; платформъ для вѣзда экипажей 10; товарныхъ сараевъ и навѣсовъ 130 пог. саж. Жилыхъ домовъ для служащихъ 46; домовъ для стрѣлочниковъ 37. Мощенія дворовъ 20 750 кв. сажень. Казармъ дорожныхъ 60; сторожевыхъ будокъ 434; колодцовъ 504. Телеграфъ въ 2 проволоки. Часовъ 81. Оградъ около станцій 14 718 пог. саж. Паровозовъ 90; вагоновъ пассажирскихъ 188, багажныхъ 20, почтовыхъ 10, товарныхъ разнаго рода 1652. Поворотныхъ круговъ 10. Сигналовъ на столбахъ 48; верстовыхъ столбовъ 622; указательныхъ и пограничныхъ 6366. Мебель и принадлежности станцій, инструментовъ для ремонта пути, станки и орудія для мастерскихъ, запасныя части для подвижнаго состава, и приборы для водоснабженія, поставляются въ числѣ показанномъ въ особыхъ описяхъ, приложенныхъ къ контракту. Работы должны быть окончены въ 4 года со дня подписанія контракта, т. е.

не позже 24 Мая 1870 года. Подрядъ обезпечивается залогомъ Товарищества въ 875 000 руб. металлическихъ. Во время работъ, Товарищество пользуется правами: присвоенными государственнымъ работамъ; открытія временнаго рабочаго движенія по готовымъ участкамъ; добыванія камня, песку, гравія и глины, для построекъ, въ пусто-порожнихъ казенныхъ земляхъ, безлѣсныхъ и несоставляющихъ оброчныхъ статей; перевозки служащихъ и потребностей по правительственнымъ дорогамъ по пониженному тарифу; беспошлиннаго ввоза изъ за границы рельсовъ, подвижнаго состава, матеріаловъ сырыхъ и въ издѣліяхъ для всѣхъ родовъ снарядовъ и принадлежностей дороги; освобожденія отъ гербовыхъ и другихъ пошлинъ во время заключенія и исполненія контракта.

Общая подрядная сумма по контракту:

- а) въ случаѣ построенія одной главной
линіи съ вѣтвью къ Бердичеву . 10 495 442,50 р. метал.
и 16 921 355,00 р. кред.
или на версту , 23 066,90 р. метал. и 37 189,80 р. кред.
- б) въ случаѣ построенія главной линіи
съ обѣими вѣтвями въ Бердичевъ
и Волочискъ 14 083 370,50 р. метал.
и 23 167 696,00 р. кред.
или на версту, 21 484,60 р. метал. и 37 403,24 р. кред.

При разрѣшеніи постройки дороги отъ Кіева до Балты, имѣлось въ виду устроить вѣтвь къ Волочиску тогда, когда послѣдуетъ соглашеніе съ Австріей о соединеніи этой вѣтви чрезъ Тарнополь съ Лембергомъ; потому въ контрактъ съ Товариществомъ Де-Вріеръ и К^о обязательство строить вѣтвь къ Волочиску введено условно, съ правомъ Правительства въ теченіи года исключить эту вѣтвь изъ обязательствъ Товарищества; на начатіе же работъ на оной Товариществу предоставлено право не иначе, какъ по полученіи на то особаго наряда отъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ. По этой причинѣ и

введена въ контрактъ вышеприведенная двоякая разцѣпка. Въ концѣ Августа 1866 года, Оффенгеймъ возобновилъ свои искательства о продолженіи Черновицкой дороги къ Одесскому порту, предлагая направить линію отъ Черновицъ не по Бессарабіи, а прямо на Балту. Предложеніе его, по представленію Министра Путей Сообщенія и съ Высочайшаго разрѣшенія, внесено на разсмотрѣніе Комитета Железныхъ Дорогъ; журналъ Комитета 3 Октября 1866 г. разсмотрѣнъ въ Высочайшемъ присутствіи въ засѣданіи Совѣта Гг. Министровъ 27 Октября. ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по выслушаніи разностороннихъ по сему вопросу мнѣній, и имѣя въ виду, что вопросъ объ относительной выгодности линій отъ Черновицъ къ Тирасполю, отъ Черновицъ къ Балтѣ, и отъ Лемберга на соединеніе съ Кіево-Балтскою дорогою окончательно Высочайше рѣшенъ въ пользу послѣдней изъ сихъ линій, что на этомъ основаніи уже заключенъ съ Барономъ Де-Вріеромъ контрактъ, по которому сей послѣдній принялъ на себя постройку вѣтви къ австрійской границѣ по направленію къ Лембергу, если въ теченіи годового срока она на него возложена будетъ Правительствомъ, — повелѣтъ соизвоилъ: не вступать въ настоящее время въ переговоры о сооруженіи какой либо другой изъ помянутыхъ дорогъ, кромѣ Высочайше утвержденной вѣтви отъ Кіево-Балтской дороги по направленію на Лембергъ, и обратить всѣ усилія Правительства къ осуществленію этой именно вѣтви. На этомъ постановленіи 28 Октября 1866 г. Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано: «Исполнить».

Вслѣдствіе этого повелѣнія, выданъ Департаментомъ Железныхъ Дорогъ 19 Ноября 1866 г. за № 6496 нарядъ Товариществу Де-Вріеръ и К^о на приступъ къ сооруженію вѣтви отъ Жмеринки къ Волочиску; и затѣмъ сдѣлалась обязательною вторая контрактная разцѣпка.

Для надзора за надлежащимъ выполненіемъ Товариществомъ работъ и поставокъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, на основаніи контракта, учреждена отъ Министерства Путей Сообщенія особая Инспекція, на которую возложено и отчужденіе подъ дорогу земель и

имуществовъ. Уплата причитающихся Товариществу суммъ за исполненіе подряда должна производиться два раза въ годъ, въ Апрѣль и Октябрѣ, согласно съ дѣйствительнымъ производствомъ работъ и поставокъ по повѣреннымъ Инспекціею на мѣстѣ счетамъ и вычисленіямъ, и по выдаваемымъ на основаніи оныхъ свидѣтельствамъ Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ. Разцѣнка работъ должна производиться по утвержденной Министромъ Путей Сообщенія разцѣночной вѣдомости, составленной въ точныхъ предѣлахъ оптовой подрядной суммы.

Исслѣдованная и избранная на мѣстности при изысканіяхъ, произведенныхъ Инженеръ-Капитаномъ А. Е. **Шпилевымъ**, линія дороги отъ Кіева до с. Борщи близъ Балты, Высочайше утверждена 24 Февраля 1866 г. Направленіе линіи отъ с. Жмеринки къ Волочиску, до с. Порохни, не доходя 15 в. до австрійской границы, Высочайше утверждено 27 Апрѣля 1867 г. Послѣднія 15 верстъ оставлены безъ утвержденія потому, что точка перехода чрезъ границу должна быть опредѣлена по соглашенію съ австрійскимъ Правительствомъ особою международною комисіею.

Въ виду скорѣйшаго исполненія Высочайшей воли къ неотлагательному сооруженію Кіево-Балтской желѣзной дороги, испрошено 24 Февраля 1866 г. Высочайшее разрѣшеніе приступить съ 15 Мая того же года къ производству на главной линіи земляныхъ работъ войскомъ, причемъ Товарищество Де-Вріеръ и К^о обязалось принять всѣ исполненныя работы, и возратить Правительству сдѣланные по онымъ расходы. Производство работъ поручено Инженеръ-Капитану Шпилеву, съ открытіемъ на оныя кредита въ 750 000 рублей.

23 Іюля 1866 г. Товарищество Де-Вріера внесло Правительству условленный по контракту залогъ, и съ 1 Августа 1866 г. приняло работы въ свое завѣдываніе.

По Высочайше утвержденному направленію, линія желѣзной дороги начинается у г. Кіева въ долинѣ р. Лыбеди, гдѣ сопрягается съ Курско-Кіевской дорогой, поднимается по долинѣ этой рѣки къ

сѣверо-западу; у д. Шулевщины поворачиваетъ къ юго-западу, проходитъ между селеніями Михайловской Борщаговкой и Братской Борщаговкой, направляется къ д. Боярко, и идетъ водораздѣломъ рр. Днѣпра и Буга до ст. Голендрова на 164 вер. отъ Кіева. На 153 верстѣ отдѣляется на сѣверо-западъ вѣтвь къ г. Бердичеву длиною въ 27 верстѣ. Отъ ст. Голендрова дорога постепенно спускается въ долину р. Буга, направляется отъ ст. Калиновки на 190 верстѣ на югъ, проходитъ въ 4 верстахъ отъ г. Винницы съ восточной стороны; на 220 верстѣ поворачиваетъ на западъ, переходитъ на 238 верстѣ р. Бугъ мостомъ въ 75 саж. отверстія, поднимается на 252 верстѣ на хребетъ между рр. Бугомъ и Днѣстромъ, направляется по оному на юго-востокъ и, близъ ст. Борщи, соединяется съ Балто-Одесскою желѣзною дорогою; окончательный выборъ точки соединенія дорогъ подлежалъ еще изученію.

Вѣтвь къ австрійской границѣ отдѣляется отъ главной линіи у ст. Жмеринки, на 254 верстѣ отъ Кіева, слѣдуетъ къ западу около 2 верстѣ по хребту, спускается въ долину р. Ровъ, переходитъ эту рѣку, поднимается на хребетъ и, близъ д. Новой Гуты, подходитъ къ оврагу, по которому спускается въ долину р. Волка и переходитъ эту рѣку. Около д. Ивашковцы переходитъ въ долину р. Буга и слѣдуетъ по ея направленію до с. Чернаго Острова, пройдя близъ гор. Проскурова. Отъ Чернаго Острова дорога идетъ по ровной мѣстности и достигаетъ с. Порохни, въ 15 верстахъ отъ ст. Волочиска. Дальнѣйшее направленіе опредѣлится точкою перехода чрезъ австрійскую границу.

Самая пониженная точка линіи находится на Кіевской станціи; станція Казатино, или начало Бердичевской вѣтви, лежитъ на 84,2 саж. выше этой точки; мостъ чрезъ р. Бугъ на 59,7 саж., ст. Жмеринки на 99,9 саж., Борщи на 55,3 саж., ст. Бердичевъ на 51,2 саж., выше той же точки. Самая возвышенная точка на водораздѣлѣ рр. Днѣпра и Буга, близъ ст. Голендрова, лежитъ на 93,9 саж. выше Кіевской, на 38,6 саж. выше Борщинской станціи, и на 34,2 саж. выше моста чрезъ р. Бугъ; самая возвышенная точка на водораздѣлѣ рр. Буга

и Днѣстра, на 276 верстѣ, лежитъ на 108 саж. выше Кіевской, на 52,7 выше Борщинской станціи, и на 48,3 саж. выше моста чрезъ р Бугъ.

III.

БАЛТО-ЕЛИСАВЕТГРАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

244,5 версты . въ 1 путь.

Постройка Балто-Елисаветградской желѣзной дороги по Высочайше утвержденнымъ 26 Марта 1865 года основнымъ условіямъ предоставлена оптомъ Барону К. К. **Унгернъ-Штенбергу**, съ производствомъ изысканій, составленіемъ проектовъ и приобрѣтеніемъ земель и имуществъ, за сумму не свыше 45 000 р. съ версты, что составляетъ на предполагавшуюся длину линіи въ 234 версты, расходъ въ 10 530 000 р. Контрактъ на эту работу заключенъ Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ съ Новороссійскимъ и Бессарабскимъ Генералъ-Губернаторомъ 12 Мая 1865 г. Главныя условія этого обязательства слѣдующія:

Направленіе линіи избрано Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ по произведеннымъ его распоряженіемъ изысканіямъ, разсмотрѣно въ Министерствѣ П. С. и удостоилось Высочайшаго утвержденія 25 Марта 1865 г. Барону Унгернъ-Штернбергу предоставлено, при болѣе подробныхъ изслѣдованіяхъ измѣнять это направленіе, уклоняясь въ сторону не болѣе 5 верстѣ. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ назначенъ 0,008; наименьшій радіусъ кривизны 300 саж. Земляное полотно и каменные части мостовъ подъ два пути; рельсовый путь одиночный; количество разѣздовъ до $\frac{1}{5}$ всего протяженія дороги. Желѣзныя фермы мостовъ подъ одинъ путь. Мосты и трубы каменные или металлическіе, илчастію каменные, частію металлические. Толщина балластнаго слоя 0,20 с., изъ коихъ нижній слой въ 0,16 с. изъ песку, хряща или гравія, а верхній въ 0,04 с.

изъ щебня или голышей. Поперечины, въ числѣ 1400 на версту, изъ дубоваго или сосноваго лѣса, длиною 1,25 саж., толщиною: брусья не менѣе 0,08 саж., а пластины не менѣе 0,065 саж. Рельсы вѣсомъ не менѣе 26,58 русс. фунтовъ на погонный фунтъ. Паровозные и вагонные сараи, мастерскія, пассажирскія и водоподъемныя зданія, каменные; прочія строенія и зданія малыхъ станцій могутъ быть деревянныя; дорожныя сторожевыя будки допускаются мазанковыя или землянки. Телеграфъ въ 2 проволоки. Количество подвижнаго состава: паровозовъ вѣсомъ до 28 тоннъ, 9; вѣсомъ до 35 тоннъ, 25; вагоновъ пассажирскихъ 90, товарныхъ разнаго рода 560. Всѣ проекты построекъ и подвижнаго состава представляются на утвержденіе Министра П. С. Техническое наблюденіе поручается Инспектору отъ Министерства П. С., въ которое представляется и техническая отчетность по работамъ. Контрольно-финансовое наблюденіе предоставлено Новороссійскому и Бессарабскому Генералъ-Губернатору, денежная и матеріальная отчетность представляется въ Государственный Контроль. Въ распоряженіе строителя назначаются двѣ рабочія бригады штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, въ составъ до 9000 человекъ. Строителю предоставлены права: присвоенныя государственнымъ работамъ; обязательнаго отчужденія земель и имуществъ, и безплатнаго занятія казенныхъ пустопорожнихъ неарендованныхъ земель, потребныхъ подъ дорогу; безпошлиннаго ввоза потребностей изъ-за границы, съ принятіемъ на счетъ казны потерей на курсъ при заграничныхъ платежахъ; пониженіе тарифа при перевозкахъ рабочихъ, служащихъ и потребностей для работъ по Балто-Одесской дорогѣ. Срокъ окончанія работъ и открытія движенія по всей линіи назначенъ 3 года со дня утвержденія основныхъ условій, т. е. 26 Марта 1868 г. Сбереженія расходовъ противъ оптовой подрядной суммы, остаются въ пользу Барона Унгернъ-Штернберга въ размѣрѣ до 3% валовой контрактной суммы; дальнѣйшее затѣмъ сбереженіе поступаетъ въ пользу казны; въ счетъ условной стоимости участка при расчетѣ преміи не входятъ потери на курсъ. Въ залогъ по принятому обязательству Баронъ Унгернъ-Штернбергъ пред-

ставляетъ свои имѣнія въ Эстляндіи; принятіе залога, по удостовѣреніи въ дѣйствительной его цѣнности, предоставлено Новороссійскому и Бессарабскому Генералъ-Губернатору.

Къ работамъ Балто-Елисаветградской дороги приступлено въ Маѣ 1866 г. Линія начинается близъ Балты отъ поворота Балто-Одесской дороги къ этому городу, и слѣдуетъ высотами южной стороны р. Кадыма до г. Ольвіополя, гдѣ и переходитъ р. Бугъ. Разстояніе отъ Балты до Ольвіополя 108 вер. Уровень дороги противъ г. Балты выше мѣстности города на 70 саж., что и воспрепятствовало приблизить линію къ самому городу; у Ольвіополя, предъ спускомъ къ мосту, дорога на 32,5 саж. выше уровня водъ р. Буга. Перейдя р. Бугъ, линія идетъ лѣвымъ берегомъ р. Ташлыка, пересѣкаетъ его на 171 верстѣ отъ Балты у Новопавловска, и, дойдя до села Большая Выевка, поворачиваетъ на г. Елисаветградъ, гдѣ и оканчивается на берегу р. Ингула у мѣстечка Балашевки. На всемъ этомъ пространствѣ линія идетъ возвышенностями, извиваясь между балками, и держась на высотѣ около 35 саж. выше уровня рр. Ташлыка и Ингула, кромѣ спусковъ къ рѣкамъ.

На Балто-Елисаветградской дорогѣ допущено 6 кривыхъ, очерченныхъ радіусами менѣе предѣльнаго, а именно: а) при переходѣ чрезъ р. Бугъ, по крутизнѣ береговъ и твердости каменистаго грунта, 5 кривыхъ, изъ коихъ одна описана радіусомъ въ 175 саж., одна въ 250 саж. и три въ 275 саж., и б) близъ Павловки, одна кривая въ 250 саж., для сокращенія количества земляныхъ работъ.

Мосты строятся: чрезъ р. Бугъ желѣзный, длиною въ 114 с., въ 3 пролета по 36,43 саж., съ дорогою для обыкновеннаго проѣзда; чрезъ р. Ташлыкъ желѣзный въ 1 пролетъ 20 саж.; чрезъ р. Ингулъ желѣзный въ 1 пролетъ 20 саж.

Станціи предположены: I класса 2, въ Ольвіополѣ и Елисаветградѣ; II класса одна, въ Украинкѣ; III класса 7; IV класса 1 и V класса 2; всего 13 станцій, кромѣ Балты, гдѣ станція общая съ Балто-Одесскою дорогою.

Дѣйствительная длина линіи 234,44 вер., болѣе условленной по контракту на 10,44 вер.; это увеличеніе длины дороги допущено по ходатайству строителя съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 28 Декабря 1866 г., съ тѣмъ, чтобъ оптовая контрактная плата за сооруженіе дороги, 10 530 000 р., оставалась неизмѣнною.

В.

Частныя, гарантированныя Правительствомъ.

IV.

РЯЖСКО-МОРШАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

120 верстъ, въ 1 путь.

Уступочный договоръ на Рязанско-Моршанскую дорогу Высочайше утвержденъ 10 Мая 1866 года; а уставъ Общества 14 Октября 1866 г. Учредители: въ должности Шталмейстера Высочайшаго Дворца Еммануилъ Дмитріевичъ **Нарышкинъ**; Камергеръ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Александръ Дмитріевичъ **Башмаковъ**; Флигель-Адъютантъ Полковникъ Графъ Иларіонъ Ивановичъ **Воронцовъ-Дашковъ** и Тамбовскій Губернскій Предводитель Дворянства Сергей Дмитріевичъ **Башмаковъ**. Мѣстопробываніе Общества и Правленія въ С. Петербургъ.

Дорога предоставлена Обществу на 86 лѣтъ со дня открытія движенія; срокъ окончанія постройки не болѣе 4 лѣтъ, т. е. до 10 Мая 1870 г. Земляное полотно дороги, которая при испрошеніи уступочнаго договора разсматривалась какъ вѣтвь Рязанско-Козловской дороги, и мосты, устраиваются въ одинъ путь. Мосты допущены деревянные, развѣздныхъ путей не менѣе $\frac{1}{8}$ части всего протяженія путей; паровозные сараи каменные, а прочія строенія деревянные. Паровозовъ должно быть приобрѣтено не менѣе 18,

вагоновъ пассажирскихъ не менѣе 40, прочихъ не менѣе 320. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ на подъемахъ отъ Моршанска къ Ряжску не болѣе 0,008, а обратно не болѣе 0,010; наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж. Обществу даны права обязательнаго отчужденія подъ дорогу земель и имущества, безвозмезднаго занятія казенныхъ неводѣланныхъ и несоставляющихъ оброчныхъ статей земель и бесплатнаго добыванія въ нихъ матеріаловъ, безпошлиннаго ввоза изъ-за границы потребностей для постройки, перевозки по Николаевской дорогѣ рабочихъ, служащихъ, подвижнаго состава и матеріаловъ по пониженному тарифу, и освобожденія отъ гербовыхъ пошлинъ на время постройки дороги.

Капиталъ Общества составляется выпускомъ 18 725 акцій въ 125 р. каждая по неизмѣнному курсу, и 25 466 облигацій по 200 Прусскихъ талеровъ. Нарицательный капиталъ равняется 1 123 500 ф. стерлинговъ, или 7 021 875 металл. рублей, что составляетъ на версту дороги 58 515,60 руб. металлическихъ. Правительство гарантируетъ на этотъ капиталъ 5% наименьшаго дохода и $\frac{1}{12}$ % на погашеніе, что составляетъ 57 111 $\frac{1}{4}$ фунтовъ стерлинговъ, или 356 945 р. 31 к. металл. въ годъ. На возмѣщеніе ссудъ Правительства обращается половина излишка чистой прибыли; но прежде этого возмѣщенія, отчисляется на образованіе запаснаго капитала по 5% чистой прибыли въ первыя 10 лѣтъ, и по 2% въ послѣдствіи, до размѣра 500 000 руб. На покрытіе расходовъ Правительства по надзору за дорогой, Общество вноситъ ежегодно $\frac{1}{2}$ % валоваго сбора съ дороги. Перевозка войскъ и арестантовъ должна производиться за $\frac{1}{4}$ часть тарифной платы, а перевозка почты бесплатно въ отдѣленіяхъ вагоновъ длиною въ 3 саж. Правительство имѣетъ право выкупа дороги чрезъ 20 лѣтъ со дня утвержденія устава, т. е. съ 14 Октября 1866 года.

Длина дороги 120 верстъ. Къ работамъ приступлено 6 Августа 1866 года.

КОЗЛОВСКО-ВОРОНЕЖСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

169 верстъ; въ 1 путь.

12 Августа 1866 года Высочайше утверждена концессія, или уступочный договоръ, на образованіе «Общества желѣзной дороги земства Воронежской губерніи» отъ Козлова до Воронежа. Мѣсто-пребываніе Общества и Правленіе въ одной изъ столицъ или въ одномъ изъ городовъ, проходимыхъ желѣзною дорогою; (учреждено въ Москвѣ). Обществу предоставляется право владѣнія дорогою въ теченіи 81 года со времени окончанія линіи, или 84 года со времени приступа къ работамъ, которыя должны быть исполнены не долѣе какъ въ 3 года.

Земляное полотно и каменные части мостовъ должны быть устроены подъ два пути; рельсовый путь одиночный; разъѣздныхъ путей не менѣе $\frac{1}{5}$ части всего протяженія. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,008; наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж. Мосты и трубы каменные или металлическіе. Главныя станціонныя зданія, какъ то: паровозные и вагонные сараи, мастерскія, пассажирскій домъ въ г. Воронежѣ, должны быть каменные, а прочія могутъ быть деревянные. Рельсы вѣсомъ не менѣе 26,58 русскихъ фунтовъ въ погонномъ футѣ. Подвижной составъ въ достаточномъ количествѣ.

Основной капиталъ Общества въ 12 495 000 руб. сер. образуется выпускомъ акцій и облигацій, что, при наибольшемъ предѣлѣ длины линіи въ 170 вер., составляетъ 73 500 руб. на версту, или при длинѣ 169 вер. 73 934,91 руб. Правительство гарантируетъ на этотъ капиталъ 5% чистаго дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія въ годъ; въ возмѣщеніе сдѣланныхъ Правительствомъ доплатъ по гарантіи, съ начетомъ на оныя по 5%, обращается половина излишка чистой прибыли; но прежде этого отчисленія отдѣляется въ запасный капиталъ въ первыя 10 лѣтъ по 5%, а потомъ по 2% чистой прибыли, до размѣра 500 000 руб.

Обществу дозволено устроить при водокачалномъ зданіи на Воронежской станціи водоемъ, и поставить достаточной силы паровую машину, для снабженія водою города, по соглашенію съ городскимъ Обществомъ. Обществу предоставлены права: обязательнаго отчужденія частныхъ земель и имуществъ и бесплатнаго занятія казенныхъ пустопорожнихъ, неотданныхъ въ арендованіе земель; беспошлиннаго ввоза изъ-за границы рельсовъ, паровозовъ, вагоновъ, матеріаловъ и прочихъ предметовъ для построенія дороги, перевозки по Николаевской дорогѣ по уменьшенному тарифу матеріаловъ, потребностей и рабочихъ. Предѣльный тарифъ назначается не выше тарифа, опредѣленнаго по уставу Московско Рязанской дороги. Перевозка войскъ, арестантовъ и военныхъ принадлежностей, со скидкою 30% съ утвержденаго тарифа.

Правительство предоставило себѣ право выкупа дороги чрезъ 20 лѣтъ, считая со дня открытія движенія.

Проектъ направленія линіи Высочайше утвержденъ 20 Октября 1866 г. Къ работамъ приступлено осенью 1866 года.

В. ДОРОГИ РАЗРѢШЕННЫЯ, НО НЕ НАЧАТЫЯ до 1867 года.

Для отвращенія бесполезныхъ денежныхъ затратъ со стороны государства на доплату гарантій, вслѣдствіе уступки въ частныя руки линій неизслѣдованныхъ предварительно, и безъ опредѣленія дѣйствительной стоимости ихъ сооруженія, въ 1864, 1865 и 1866 годахъ, распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, произведены были изысканія по главнѣйшимъ, предстоявшимъ къ сооруженію линіямъ, и составлены смѣтныя исчисленія ихъ стоимости. Независимо отъ производившихся изысканій отъ Москвы до Орла въ видахъ ско-

рѣйшаго осуществленія Московско-Черноморской желѣзной дороги, произведены съ вышеозначенною цѣлю слѣдующія изысканія :

Въ 1864 году:

- | | |
|---|-------------|
| 1) Отъ Курска до Харькова, на протяженіи | 162 версты. |
| 2) Отъ Кіева до Крыжополя, считая одно окончательно избранное направленіе . . . | 425 » |
| Итого . | 587 верстѣ. |

Въ 1865 году:

- | | |
|--|-------------|
| 3) Отъ г. Орла до г. Курска, на продолженіе строящейся средствами Правительства Московско-Орловской желѣзной дороги, на протяженіи | 144 версты. |
| 4) Отъ г. Орла чрезъ г. Смоленскъ до г. Витебска на соединеніе съ Витебско-Рижскою линіей желѣзныхъ дорогъ . . . | 493 » |
| 5) Отъ г. Кіева чрезъ г. Черниговъ до соединенія съ предъидущею линіей въ точкѣ между гг. Брянскомъ и Рославлемъ . | 427 » |
| 6) Отъ г. Курска до г. Кіева | 439 » |
| 7) Отъ г. Кіева на г. Балту, съ вѣтвью къ мѣст. Волочиску на австрійской границѣ, и отъ г. Тирасполя чрезъ Бессарабію къ м. Новоселицамъ на соединеніе съ австрійскою Львово-Черновицкою дорогою | 1256 » |

Въ 1865 и 1866 годахъ:

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| 8) Отъ г. Риги до г. Либавы | 212 » |
|---------------------------------------|-------|

Въ 1866 году:

- | | |
|--|--------|
| 9) Отъ г. Курска чрезъ г. Харьковъ къ Азовскому морю, на гг. Таганрогъ, Ростовъ на Дону, Маріуполь и Бердянскъ . . | 1046 » |
|--|--------|

10) Отъ г. Ельца, Орловской губерніи, на соединеніе съ желѣзною дорогою отъ Москвы къ Курску	309 верстъ.
Итого въ 1865 и 1866 г.	4326 верстъ.
Всего .	4913 верстъ.

По журналу Комитета Желѣзныхъ Дорогъ, Высочайше утвержденному 30 Апрѣля 1864 г., назначено было произвести на счетъ казны изысканія для выбора направленія и опредѣленія стоимости сооруженія желѣзной дороги между Кіевомъ и Крыжополемъ, что и исполнено въ 1864 году, съ изслѣдованіемъ особой вѣтви къ г. Бердичеву.

Вслѣдствіе ходатайства учредителей Московско-Севастопольской желѣзной дороги, по причинѣ встрѣченныхъ ими затрудненій къ составленію Общества, начать работы между Москвою и Орломъ средствами и распоряженіемъ Правительства, а потомъ за прекращеніемъ въ Ноябрь 1864 года уступочнаго договора съ учредителями, послѣдовали 26 Мая 1864 г. и 8 Іюля 1865 г. Высочайшія повелѣнія строить желѣзную дорогу отъ Москвы до Курска на счетъ казны. Во исполненіе сихъ повелѣній, произведены въ 1865 году подробныя изысканія на участкахъ отъ Орла до Курска, и отъ Курска до Кіева, на основаніи которыхъ опредѣлена стоимость построенія этихъ линій, по количеству предстоящихъ на нихъ работъ, по соображенію съ цѣнами, по которымъ работы дѣйствительно обходились на строящейся уже части дороги между Москвою и Орломъ, и принимая въ разсужденіе тѣ измѣненія, какія должны произойти въ этихъ цѣнахъ вслѣдствіе различія мѣстныхъ условій.

Изысканія отъ Орла до Витебска, отъ Кіева чрезъ Черниговъ до предъидущей линіи, и отъ Риги до Либавы были произведены потому, что означенныя линіи входили въ составъ первой сѣти, осуществленіе которой было признано Правительствомъ наиболѣе нужнымъ,

и проектъ которой былъ разсмотрѣнъ въ Совѣтъ Гг. Министровъ въ Высочайшемъ присутствіи въ Декабрѣ 1862 и въ Январѣ 1863 г. (стр. 55).

Для рѣшенія возбужденнаго въ 1864 году вопроса о выборѣ линіи желѣзной дороги между начертаніями, предлагаемыми съ одной стороны сторонниками Бессарабско-Австрійскаго, а съ другой Подольско-Кіевскаго направленій, произведены изысканія между Кіевомъ и Балтою съ вѣтвью къ Волочиску чрезъ Подолію, и между Тирасполемъ и Новоселицами чрезъ Бессарабію. Выводы этихъ изысканій, разъяснивъ вопросъ со сторонъ технической, статистической и торговой, привели къ окончательному разрѣшенію вопроса.

Исслѣдованіе линіи отъ Курска чрезъ Харьковъ къ Азовскому морю оказались необходимыми вслѣдствіе поступившихъ отъ частныхъ лицъ предложеній на постройку этой линіи, высоты испрашиваемой ими разцѣнки, невыгодности условій, и возникшаго разногласія въ общественномъ мнѣніи касательно выбора направленія дороги и того порта, къ которому слѣдуетъ вести оную.

Наконецъ, ходатайство земствъ Ефремовскаго, Елецкаго и Ливенскаго о проведеніи дороги отъ г. Ельца на соединеніе съ Московско-Курскою и Орловско-Рижскою дорогами, и различіе испрашиваемыхъ ими направленій, вызвали необходимость произвести изысканія въ означенной мѣстности.

Всѣ означенныя изысканія на 4913,21 верстахъ, обошлись въ 237 874 р. 24 к., или среднимъ числомъ 48 р. 42 к. на версту, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	Число ислѣ- дован- ныхъ въ день.	Когда произво- дился изысканія.	Сколько времени.	Сколько израсходи- вано.	Издер- жки на сумму.
	верст.	1864.		рубл.	рубл.
1. Отъ Курска до Харькова.	161,82	Въ Сентябрѣ и Октябрѣ.	2 мѣс.	4 662,73	28,08
2. Отъ Кіева до Крыжо- поля, съ вѣтвью на Бердичевъ	424,08	Съ 15 Іюля по 15 Ноября.	4 мѣс.	26 385,88	62,11
3. Отъ Орла чрезъ Курскъ до Кіева	582,86	1865. Съ 15 Апрѣля по 15 Ноября.	6 м. 20 д.	26 059,30	44,72
4. Отъ Орла до Витебска, и отъ Кіева чрезъ Чер- ниговъ къ Витебской линіи	920,00	Съ 8 Марта по 30 Ноября.	8 м. 22 д.	54 749,58	59,51
5. Отъ Балты до Кіева и Австрійской границы, и отъ Тирасполя къ Новоселицамъ, по Кі- евской и Подольской губерніями и по Бес- сарабіи	1256,02	Съ 1 Мая по 20 Октября.	5 м. 20 д.	60 000,00	47,76
6. Отъ Риги до Либавы. .	212,33	1865 и 1866. Съ 1 Августа 1865, по 10 Февр. 1866.	8 м. 14 д.	9 790,86	46,13
7. Отъ Курска чрезъ Харь- ковъ къ Азовскому мо- рю	1046,00	1866. Съ 8 Іюля по 16 Ноября.	5 м. 7 д.	44 250,99	42,40
8. Отъ Ельца къ Московско- Курской желѣзной до- рогѣ	309,30	Съ 6 Іюня по 31 Октября.	4 м. 25 д.	11 975,00	30,87
И того	4913,21	—	—	237 874,24	48,42

Въ таблицѣ этой показаны протяженія линій, окончательно из-
бранныхъ на мѣстности; протяженіе же линій изслѣдованныхъ на
мѣстности, по всѣмъ варіантамъ, значительно болѣе; такъ напримѣръ,
между Кіевомъ и Крыжополемъ изслѣдовано всего 515 верстъ, а
линія, окончательно избранная, составила 424,18 верстъ.

Польза изысканій, произведенныхъ въ 1864 и 1865 годахъ, не
замедлила осуществиться къ концу того же 1865 года: поверстная

стоимость линий, въ предложеніяхъ, поступившихъ вслѣдъ за окончаніемъ изысканій, была значительно понижена сравнительно съ цѣнкой предшествовавшихъ уставовъ и концессій (Рязанско-Козловской, Московско-Севастопольской и др.), вслѣдствіе уменьшенія размѣровъ собственно строительныхъ издержекъ на построение и снабженіе дороги всѣми потребностями.

Изъ изслѣдованныхъ линий, сооруженіе дороги отъ Орла до Курска, Высочайше разрѣшено въ 1865 году начать средствами и распоряженіемъ Правительства, съ присоединеніемъ этого участка къ Управленію работами Московско-Орловской желѣзной дороги.

Часть той же линіи отъ Курска до Харькова, невошедшая въ составъ дорогъ, Высочайше отнесенныхъ на средства Правительства, присоединена къ линіи Курско-Азовской.

Изъ линий, изслѣдованныхъ въ Бессарабіи, Подольской и Кіевской губерніяхъ, разрѣшена къ постройкѣ дорога отъ Балты до Кіева, съ вѣтвями къ Бердичеву и Волочиску, и заключенъ договоръ съ Товариществомъ Де-Вріера и К^о, по цѣнѣ, со включеніемъ всѣхъ накладныхъ расходовъ, какъ-то по приобрѣтенію капитала, уплатѣ процентовъ и проч.: на участокъ отъ Кіева до Балты съ вѣтвью къ Бердичеву по 23 066,90 металл. рублей, и 37 189,80 кредит. рублей съ версты, а за вѣтвь къ Волочиску по 21 484,60 металлическихъ и 37 403,24 кредитныхъ рублей съ версты.

Сооруженіе линіи отъ Кіева чрезъ Черниговъ къ Витебской дорогѣ, и отъ Риги до Либавы отложено, такъ какъ по Высочайше утвержденному 23 Апрѣля 1866 г. журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ эти линіи не признаны первостепенными по важности, и потому исключены изъ первой сѣти дорогъ (стр. 56).

На линіи отъ Орла до Витебска и отъ Курска до Кіева заключены нижеописанные уступочные договоры съ частными предпринимателями.

I.

ЛИНІЯ ОТЪ Г. ОРЛА КЪ Г. ВИТЕБСКУ.

На постройку Орловско-Витебской желѣзной дороги были сдѣланы предложенія: въ Ноябрь 1864 г. иностранцемъ Исидоромъ Леви, въ Январѣ 1865 г. Е. Нарышкинымъ, въ Февралѣ 1865 французскимъ подданнымъ Армандомъ Букье, въ Мартѣ 1865 г. англійскимъ инженеромъ Гаммондомъ, и въ Юлѣ 1865 англійскимъ подданнымъ Баронетомъ Серомъ Муртономъ Пито. Изъ этихъ предложеній признано выгоднѣйшимъ предложеніе Пито, и уступочный съ нимъ договоръ на сооруженіе и владѣніе желѣзною дорогою отъ Орла до Витебска Высочайше утвержденъ 17 Декабря 1865 г. По этому договору, онъ обязался въ теченіи 6 мѣсяцевъ составить безыменное общество, на 85 л., съ нарицательнымъ капиталомъ 6 582 500 ф. стерлинговъ, или по нормальному курсу 41 140 625 руб. металлическихъ, образуемымъ выпускомъ акцій и облигацій, относительное количество которыхъ опредѣлится по соглашенію съ Министромъ Финансовъ. Правительство гарантировало 5⁰/₀ и $\frac{1}{12}$ ⁰/₀ погашенія на этотъ капиталъ, что составляетъ 334 610 фун. стерл. или 2 091 315 металлическихъ рублей въ годъ. Запасный капиталъ Общества въ размѣрѣ до 200 000 фунтовъ стерлинговъ или 1 250 000 металлическихъ рублей, образуется отчисленіемъ ежегодно 10⁰/₀ чистаго дохода или чистой прибыли. Въ обезпеченіе предпріятія внесенъ учредителемъ залогъ въ 230 000 фун. стерлинговъ.

Обществу предоставлены права: обязательнаго отчужденія земель и имуществъ подъ дорогу, бесплатнаго занятія невоздѣланныхъ и несоставляющихъ оброчныхъ статей казенныхъ земель и добываенія на такихъ же земляхъ камня, песку, гравія, глины и извести, беспошлиннаго ввоза изъ-за границы главныхъ потребностей въ продолженіи срока постройки дороги, и освобожденія отъ гербовыхъ пошлинъ по образованію капитала.

Высшій предѣлъ тарифа перевозокъ не долженъ превышать тарифа Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ. Перевозка войскъ, арестантовъ и воинскихъ принадлежностей опредѣлена съ уступкою 30% съ тарифа. Право выкупа дороги Правительствомъ назначено чрезъ 35 лѣтъ со дня, назначеннаго на окончаніе и открытіе всей дороги, или чрезъ 40 лѣтъ со дня утвержденія уступочнаго договора.

Длина дороги опредѣлена въ 493 вер., съ правомъ увеличенія до 500 верстъ, безъ измѣненія нарицательнаго капитала. Дорога съ землянымъ полотномъ и мостами подъ одинъ путь. Предѣлъ продольныхъ склоновъ на подъемахъ отъ Витебска къ Орлу 0,0083, а въ обратномъ направленіи 0,0067; радіусъ кривыхъ не менѣе 380 с. Вѣсъ погоннаго фута рельсовъ 22 англ., или 24,36 русс. фунтовъ; скрѣпленія о 4 болтахъ. Подъ 20 футовымъ рельсомъ 8 поперечинъ длиною $8\frac{1}{2}$ ф. = 1,21 саж. Мосты и трубы каменные и металлическіе. Станцій 19, а именно: I класса 3, II класса 5, III класса 11; Пассажирскіе дома, паровозныя зданія и мастерскія, а также вагонные и товарные сараи на станціяхъ I класса, каменные; прочія зданія деревянные. Стропила на паровозныхъ зданіяхъ и мастерскихъ желѣзныя. Подвижной составъ: 80 паровозовъ, 140 пассажирскихъ и 1266 прочихъ вагоновъ.

По неуспѣху собранія капитала и образованія Общества къ назначенному по договору сроку 17 Іюня 1866 г., дана учредителю отсрочка на 3 мѣсяца, по Высочайшему разрѣшенію, послѣдовавшему 1 Іюля 1866 г. Послѣ того, по ходатайству Брюссельскаго банкирскаго дома Бишофсгейма и К^о, срокъ для образованія Общества, по представленію Министра Финансовъ разрѣшено продолжить по 1 Декабря 1866 г. Но какъ и къ этому сроку Общество не состоялось, то дѣйствіе уступочнаго договора прекращено.

II.

ЛИНІЯ ОТЪ Г. КУРСКА ДО Г. КІЕВА.

По изысканіямъ , произведеннымъ въ 1865 году правительственными инженерами, стоимость построенія желѣзной дороги отъ Курска до Кіева, безъ моста чрезъ р. Днѣпръ, при ширинѣ землянаго полотна подъ два пути, исчислена въ 45 567 руб. кредитныхъ на версту, при длинѣ дороги 438,46 верстъ; въ томъ числѣ, заграничныхъ заказовъ на сумму 16 536 руб., рассчитанныхъ по курсу $34\frac{1}{4}$ пенсовъ за рубль, или 7 р. 68 к. за фунтъ стерлинговъ ; съ прибавленіемъ же процентовъ на капиталъ во время работъ, поверстная стоимость составляетъ 50 118 руб. кредитныхъ.

Вслѣдъ за окончаніемъ изысканій, въ первыхъ числахъ Января 1866 г. поступило предложеніе Гг. фонъ-Дервиза и фонъ-Мекка на постройку дороги отъ Орла чрезъ Курскъ до Кіева за оптовую сумму соотвѣтствующую (какъ объяснено въ статьѣ о Московско-Курской желѣзной дорогѣ) стоимости 56 010 р. съ версты, на особенныхъ условіяхъ, изложенныхъ въ той же статьѣ. Предложеніе это, требовавшее лишняго расхода 5892 руб. съ версты противъ смѣтной разцѣнки, оставлявшее сверхъ того на обязанности Правительства, какъ потери при продажѣ облигацій, такъ и уплату процентовъ на весь капиталъ во время работъ, и наконецъ значительно ограничивавшее надзоръ за исполненіемъ работъ и власть Министра П. С. въ случаяхъ необходимости побужденія подрядчиковъ къ доброкачественному производству оныхъ, признано Министерствомъ П. С. положительно невыгоднымъ, и потому отклонено.

Въ Мартѣ того же года вошли къ Министру П. С. Гг. Потомственные Граждане Ѳ. И. Мамонтовъ и М. Я. Горбовъ, и государственный крестьянинъ И. А. Бусуринъ съ предложеніемъ отдать имъ ономъ постройку той же дороги вполнѣ, кромѣ поставки рельсовъ, подвижнаго состава и машинъ для мастерскихъ, по проектамъ предварительно представляемымъ на разсмотрѣніе и утвержденіе, и съ подчи-

неніемъ полному надзору со стороны Правительства во время работъ, за плату 28 100 р. кредитныхъ съ версты (*).

Въ то же время, Гг. Дервизъ и Меккъ вошли съ новымъ предложеніемъ на предоставленіе имъ постройки дороги по договору, имѣющему видъ концессіи, и состоявшему въ сущности изъ двухъ частей: одной собственно подрядной на постройку и снабженіе дороги, и сдачу оной въ казну, съ устраненіемъ учредителей отъ дальнѣйшей отвѣтственности и участія въ эксплоатаціи, и другой относящейся до образованія Общества по окончаніи дороги для ея эксплоатаціи. По этому предложенію, основной капиталъ предпріятія опредѣленъ (за сдѣланнымъ учредителями пониженіемъ въ концѣ того же Марта мѣсяца) 3 934 000 фун. стерл., или 24 587 500 р. металлическихъ, а постройка дороги и снабженіе ея потребностями къ открытію движенія, предоставлялись въ безъотчетное распоряженіе учредителей за оптовую сумму 3 348 212 фун. стерл., или 20 926 325 руб. метал., что составляло по принятому въ расчетъ примѣрному курсу 7 р. 80 к. за фунтъ стерлинговъ :

Основной капиталъ 30 678 995 р. или 71 346,50 кред. руб. на вер.

Строительный . . 26 116 053,60 р. » 56 454,00 » » »

по существовавшему же въ то время курсу 8 р. 24 к. за ф стерл.

Основной капиталъ 32 416 160 руб. или 75 386 р. кредит. на вер.

Строительный . . . 27 589 267 » » 59 639 р. » »

Прочія условія подрядной части предложенія касательно рода и системы построекъ, утвержденія проектовъ, наблюденія за испол-

(*) Первоначальная цѣна, объявленная означенными лицами, была 27 500 р.; но какъ въ предложеніи ихъ была оговорка, что разцѣнка должна быть измѣнена, если наблюденія надъ весенними водами укажутъ необходимость измѣнить число и размѣры мостовъ и трубъ, то это обстоятельство, при разсмотрѣніи обонхъ предложеній возбудило отчасти сомнѣніе, что условія Горбова и К^о неопредѣлительны и ненадежны. Потому, въ Апрѣлѣ того же года, Гг. Горбовъ и К^о представили дополнительное заявленіе, что исключая означенную оговорку, они назначаютъ оптовую цѣну 28 100 р. за всѣ работы, просятъ считать эту цѣну окончательною и не будутъ требовать никакихъ измѣненій и дополненій.

неніемъ работъ, образованія капитала, и проч., за нѣкоторыми измѣненіями, были тождественны съ прежними.

Прибавляя къ оптовой цѣнѣ Гг. Горбова и К^о стоимость заграничныхъ заказовъ съ потерями на курсѣ, а также стоимость нѣкоторыхъ работъ, невошедшихъ въ ихъ предложеніе, получается наибольшая поверстная стоимость сооруженія дороги 51 109 руб. кредитныхъ.

Имѣя въ виду, какъ цѣны, испрашиваемыя обоими товариществами, такъ и прочія техническія условія договоровъ, Министерство П. С. признало предложенія Гг. Горбова, Мамонтова и Бусурина болѣе выгодными для Правительства. Въ то же время на сооруженіе Курско-Кіевской дороги было сдѣлано предложеніе Гг. Де-Вріеромъ и К^о; но цѣна ихъ была значительно выше предъидущихъ. Переговоры съ Гг. Дервизомъ и К^о и Де-Вріеромъ и К^о продолжались; предложеніе же Гг. Горбова и К^о, представлявшееся въ видѣ простаго подряднаго обязательства, Министръ Финансовъ, по финансовымъ соображеніямъ призналъ неудобнымъ, и вслѣдствіе того, при дальнѣйшихъ обсужденіяхъ предложеніе это было устранено (отнош. 30 Сентября 1866 года № 6463).

Въ то же самое время (27 Сентября 1866 г.), новое Товарищество, Г. Д. Похитоновъ и П. И. Лампе, вошли съ предложеніемъ на постройку той же дороги и представили проектъ концессіи на тѣхъ же началахъ, какъ Гг. Дервизъ и Меккъ, съ образованіемъ нарицательнаго капитала въ 22 614 000 р. металлическихъ, выпускомъ акцій и облигацій, съ уплатою учредителямъ за постройку дороги 7 472 325 руб. металлическихъ и 13 725 600 р. кредитныхъ.

Дѣйствительная стоимость сооруженія дороги по послѣднимъ заявленіямъ, поступившимъ въ началѣ Ноября 1866 г. трехъ товариществъ, была положительно разъяснена и опредѣлена Министерствомъ П. С. и оказалась, считая протяженіе дороги между точками соединенія ея съ Московско-Курскою и Кіево-Балтскою дорогами, со включеніемъ моста чрезъ р. Днѣпръ у Кіева, слѣдующая (по курсу 7 р. 80 к. за фун. стерлинговъ):

	КАПИТАЛЪ СТРОИТЕЛЬНЫЙ:		КАПИТАЛЪ НА-
	Ф. СТ.	КРЕД. РУБ.	РИЦАТЕЛЬНЫЙ:
Гг. Дервизъ и К ^о . . .	1 200 000	= 9 360 000	4 500 000
		+ 20 469 425	
		<hr/>	
		29 829 425	
Гг. Похитоновъ и К ^о . . .	1 100 000	= 8 580 000	4 337 330
		+ 20 278 508	
		<hr/>	
		28 858 508	
Гг. Де-Вриеръ и К ^о . . .	1 200 000	= 9 360 000	4 348 265
		+ 19 469 000	
		<hr/>	
		28 829 000	

Выводы эти, имѣвшіеся въ виду по 18 Октября 1866 г., были изложены въ представленіи Министра П. С. въ Комитетъ Министровъ 18 Октября № 601.

Окончательное опредѣленіе стоимости дороги по тремъ означеннымъ предложеніямъ, по представленію Министра Финансовъ Высочайше возложено было въ Ноябрь 1866 г. на особую комиссію изъ 3 членовъ Комитета Желѣзныхъ Дорогъ подъ предсѣдательствомъ Г. Предсѣдателя того Комитета. Коммисія нашла выводы Министерства П. С. совершенно правильными, и вопросъ о томъ, которому товариществу должна быть отдана постройка дороги, представленъ, 15 Ноября 1866 г. за № 669 на разсмотрѣніе Комитета Гг. Министровъ. При разсмотрѣніи этого дѣла, Гг Де-Вриеръ и К^о, а потомъ Гг. Дервизъ и К^о сдѣлали въ предложеніяхъ своихъ значительныя уступки. Предпріятіе оставлено за послѣдними.

Концессія Гг. П. Г. **Фонъ-Дервиза**, Князя С. А. **Долгорукова** и К. Ф. **Фонъ-Мекка**, Высочайше утверждена, по докладу Комитета Гг. Министровъ, 24 Декабря 1866 года. Концессія опредѣляетъ права и обязательства Правительства по двумъ отдѣльнымъ предметамъ: 1) постройкѣ дороги, предоставленной учредителямъ на подрядныхъ основаніяхъ за оптовую плату, со сдачею дороги по окон-

чаніи ея, Правительству, послѣ чего отвѣтственность учредителей и всѣ отношенія ихъ къ Правительству прекращаются; 2) образованію акціонернаго Общества, по принятіи дороги Правительствомъ, продажею поступившихъ въ его распоряженіе акцій на капиталъ въ 1 500 000 фун. стерл. и передачею въ пользованіе будущаго Общества дороги со всѣми принадлежностями.

Главныя условія первой, подрядной части, договора заключаются въ слѣдующемъ. Дорога устроится отъ Курской станціи Московско-Курской желѣзной дороги, до Кіевской станціи Кіево-Балтской дороги, съ мостомъ чрезъ р. Днѣпръ. Длина дороги, принятая по концесіи въ 438 вер., можетъ быть увеличена до 440 вер., измѣненіемъ направленія, опредѣленнаго правительственными изысканіями въ 1865 г., но не иначе, какъ съ разрѣшенія Министромъ П. С. каждаго измѣненія. Дорога устроится въ одинъ рельсовый путь, съ землянымъ полотномъ и каменными частями мостовъ подъ два пути. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,008; наименьшій радіусъ кривыхъ 300 саж. Земляное полотно устраивается по поперечной профили, утвержденной для Московско-Рязанской дороги. Мосты и трубы каменные или металлическіе; поперечныя балки на мостахъ, кромѣ Днѣпровскаго, деревянные. Число, условленное по договору: трубъ чугунныхъ, отъ 0,33 до 0,50 саж. въ отверстіи, 78; трубъ каменныхъ, отъ 0,50 до 3 саж. въ отверстіи, 23; мостовъ желѣзныхъ, кромѣ Днѣпровскаго, въ отверстіи: менѣе 10 саж. 41, въ 10 саж. 1, въ 15 саж. 1, въ 20 саж. 3; въ 25 саж. 1, всего 47. На мостовыя сооруженія чрезъ р. Днѣпръ, подъ Кіевомъ, долженъ быть представленъ на утвержденіе Министра Путей Сообщенія особый полный проектъ. Балластный слой въ 0,22 саж. толщиною, изъ двухъ слоевъ: нижній въ 0,18 саж. изъ песку, а верхній въ 0,04 саж. изъ щебня или гравія. Поперечины длиною 1,17 саж., толщиною не менѣе 0,0625 саж. (3 версты) не менѣе 1 400 на версту. Рельсы вѣсомъ 24 англ. или 26,58 русскихъ футовъ на погонный футъ. Развѣздныхъ и запасныхъ путей не болѣе $\frac{1}{5}$ всего протяженія главной линіи. Стрѣлокъ не болѣе 350; поворотныхъ круговъ большихъ не болѣе 9, малыхъ не

болѣе 20. Переѣздовъ въ уровнѣ дороги не болѣе 300. Станцій I класса 1, II класса 2, III класса 4, IV класса 12, всего 19, кромѣ окончныхъ въ Курскѣ и Кіевѣ, гдѣ пассажирскихъ домовъ не строится, а Общество будетъ пользоваться домами дорогъ Московско-Курской и Кіево-Балтской. Станціонныхъ зданій: пассажирскихъ I класса 1, II класса 2, III класса 4, IV класса 12; паровозныхъ сараевъ на 12 паровозовъ съ малыми мастерскими 3, на 10 съ мастерскими 2, на 4 паровоза 4; большая мастерская 1; водоподъемныхъ зданій 20; водоемовъ 20; жилыхъ домовъ 23; будокъ для стрѣлочниковъ 72; кочегарныхъ ямъ 40; водоемныхъ крановъ 20; отхожихъ мѣстъ 20; вагонныхъ сараевъ каменныхъ 2; каменныхъ товарныхъ сараевъ 1 *); деревянныхъ платформъ, крытыхъ 620 пог. саж., открытыхъ 740 саж.; сторожевыхъ домовъ 312; казармъ для рабочихъ 45. Паровозовъ 64; вагоновъ пассажирскихъ 84, арестантскихъ 4, багажныхъ 8, товарныхъ 980. Снабженіе дороги инструментами, сигналами, имуществомъ и мебелью для станцій, запасными частями для подвижнаго состава, машинами и станками для мастерскихъ, опредѣлено особыми вѣдомостями. Проекты сооруженій утверждаются Министромъ Путей Сообщенія. Срокъ окончанія и открытія для движенія дороги не позже 4 лѣтъ со дня утвержденія концессіи, т. е. не позже 24 Декабря 1870 года. Исполненіе работъ и поставокъ состоитъ подъ надзоромъ Инспекціи отъ Министерства Путей Сообщенія; по окончаніи работъ для открытія движенія по всей дорогѣ, или по участкамъ не менѣе 100 верстъ длиною, составляющимъ непрерывную линію отъ Курска или отъ р. Днѣпра, назначается освидѣтельствованіе особою Коммисіей по назначенію Министра Путей Сообщенія, и по принятіи дороги, учредители устраняются отъ всякой дальнѣйшей по принятой части ответственности. Учредителямъ даны на время постройки дороги права: обязательнаго отчужденія земель и иму-

*) При составленіи разцѣпочной вѣдомости, по взаимному соглашенію, вмѣсто назначеннаго по договору одного каменнаго товарнаго сарая, вмѣстимостью въ 500 куб. саж., назначено 3 сарая: одинъ на станціи I класса въ 250 куб. саж. вмѣстимостью, и два на станціяхъ II класса по 125 куб. саж.

ществъ; бесплатнаго занятія казенныхъ невоздѣланныхъ и не оброчныхъ земель, и добыванія на такихъ же земляхъ, безлѣсныхъ, строительныхъ матеріаловъ; беспошлиннаго ввоза изъ-за границы рельсовъ, подвижнаго состава, чугуна и желѣза и проч.; пониженія тарифа на перевозку по Николаевской и Московско-Курской желѣзнымъ дорогамъ рельсовъ, подвижнаго состава, матеріаловъ и служащихъ.

Исполненіе всѣхъ условленныхъ работъ и поставокъ производится за оптовую плату 3 824 285 фунт стерлинговъ или 23 899 281 металл. рублей и въ счетъ этой суммы, по особому договору учредителей съ Министромъ Финансовъ, получаютъ 1 200 000 ф. ст. фунтами стерлинговъ, а вмѣсто остальной суммы 20 469 425 кредитныхъ рублей, что соотвѣтствуетъ курсу 7 р. 80 к. за ф. стерлинговъ; примѣняя тотъ же курсъ ко всей оптовой суммѣ, получимъ полную стоимость подряда 29 829 439 кредитныхъ рублей или при наибольшей допущенной длинѣ линіи 440 верстъ, на версту 54316,55 р. металлическихъ, или 67794,18 рубля кредитныхъ.

Для наблюденія за производствомъ работъ построенія дороги, учреждена отъ Правительства Инспекція, по особому, составленному въ Министерствѣ Путей Сообщенія и Высочайше утвержденному, Положенію. Кромѣ наблюденія за работами, на обязанности Инспекціи лежитъ выдача учредителямъ ежемѣсячныхъ свидѣтельствъ о количествахъ произведенныхъ ими работъ и поставокъ и причитающейся имъ за оныя суммы; для опредѣленія этой суммы служитъ разцѣночная вѣдомость, составленная по размѣру и въ предѣлахъ оптовой подрядной суммы. По свидѣтельствамъ Инспекціи производится платежъ учредителямъ денегъ изъ Министерства Финансовъ по особому съ онымъ соглашенію.

Источниками платежа, какъ видно изъ концессіи, служатъ: 1) суммы Государственнаго Казначейства, взамѣнъ которыхъ поступаютъ 15 000 акцій, выпущенныхъ учредителями на сумму 1 500 000 фунт. стерлинговъ; акціи эти, Правительство, уплативъ за нихъ деньги, оставляетъ за собою, за исключеніемъ $\frac{1}{4}$ части (на сумму 375 000 ф. стерлинг.), приобретенной по нарицательной цѣнѣ учредителями.

2) Суммы, выручаемой продажей выпущенных учредителями облигаций на сумму 3 000 000 фунт. стерлинговъ, которыхъ нарицательная цѣна и условія продажи опредѣляются особымъ соглашеніемъ учредителей съ Министромъ Финансовъ; вырученная учредителями за облигации сумма поступаетъ въ казну, и выдается учредителямъ по мѣрѣ исполненія работъ и поставокъ; уплата по облигациямъ процентовъ и погашеніе оныхъ остаются на обязанности Правительства.

Обязательное для учредителей (кромѣ мѣстныхъ отклоненій съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія), опредѣленное по изысканіямъ правительственныхъ инженеровъ въ 1865 году, и Высочайше утвержденное 9 Февраля 1867 года, начинается у г. Курска отъ станціи Московско Курской желѣзной дороги. Перейдя р. Сеймъ въ 3 верстахъ отъ города, дорога слѣдуетъ до 70 версты долиною этой рѣки по лѣвому ея покату, по мѣстности довольно ровной, пересѣкая ея притоки; съ 65 версты начинается мѣстность волнистая, пересѣченная холмами и оврагами. Между 70 и 80 верстами дорога проходитъ близъ г. Льгова, потомъ круто поворачиваетъ на югъ, отделяется отъ р. Сейма и пересѣкаетъ второстепенный хребетъ, снова спускается около 103 версты въ долину р. Сейма, и слѣдуетъ по оной возлѣ г. Конотопа до 250 версты, около которой переходитъ въ область р. Десны, пересѣкаетъ нѣсколько ея притоковъ, слѣдуетъ по теченію р. Остра, пересѣкаетъ эту рѣку на 344 верстѣ, проходитъ у г. Нѣжина и у мѣстечка Бровары, и приближается къ р. Днѣпру, близъ слободы Кухмистерской. Проходя по разливу Днѣпра дамбою, линія переходитъ рѣку и рукавъ Старикъ, поднимается долиною рѣки Лыбеди до Кіевской станціи Кіево-Балтской желѣзной дороги, гдѣ соединяется съ путемъ этой дороги. Линія проходитъ въ 4 верстахъ отъ г. Льгова, въ 31 в. отъ г. Суджи, въ 19 в. отъ г. Рыльска, въ 44 в. отъ г. Сумъ, въ 13 в. отъ г. Путивля, въ 35 в. отъ г. Кролевца, въ 46 в. отъ г. Глухова, близъ гг. Конотопа и Нѣжина, въ 14 в. отъ Борзны, въ 64 в. отъ Чернигова, 23 в. отъ Козельца, и въ 32 в. отъ г. Остра.

По нивелировкѣ 1865 г. Курская станція лежитъ на $37\frac{1}{4}$ саж. выше пути Кіевскаго чрезъ р. Днѣпръ моста; самая возвышенная точка на линіи находится на 88 верстѣ, и лежитъ на $29\frac{1}{4}$ саж. выше Курской станціи и на 66,5 саж. выше пути Кіевскаго моста.

Главныя условія другой части договора, составляющей собственно концессию, состоятъ въ слѣдующемъ. По окончаніи учредителями дороги и сдачѣ оной въ казну, Правительство образуетъ Общество, продажею имѣющихся въ рукахъ его акцій, передаетъ ему дорогу со всѣми принадлежностями въ полное владѣніе на 85 лѣтъ, и гарантируетъ ему въ теченіи этого срока на основной капиталъ 4 500 000 ф. стерл. или 28 125 000 метал. рублей ($63\,920,45$ руб. мет. на версту, при длинѣ линіи 440 в.) 5% чистаго дохода и $\frac{1}{12}\%$ погашенія капитала, что составляетъ въ годъ 228 750 ф. ст. или 1 429 687,50 мет. рублей. Право выкупа Правительствомъ дороги начинается по истеченіи первыхъ 20 лѣтъ изъ 85 лѣтняго срока владѣнія Обществомъ дороги. Для образованія запаснаго капитала, въ размѣръ 200 000 ф. стерл. или 1 250 000 метал. рублей, Общество имѣетъ право, до отчисленія $5\frac{1}{12}\%$ дивиденда и погашенія, отчислять по 5% чистаго дохода въ теченіи первыхъ 10 лѣтъ, и по 2% въ остальное время владѣнія дорогой. Высшій предѣльный тарифъ платы за провозъ пассажировъ и грузовъ не долженъ превышать высшаго тарифа Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Перевозка войскъ и арестантовъ должна производиться съ уступкой 70% противъ общаго тарифа.

III.

ВѢТВЬ ВАРШАВО-БРОМБЕРГСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ КЪ М. ЦѢХОЦИНКУ.

Въ 7 верстахъ отъ станціи Александрова Варшаво-Бромбергской желѣзной дороги существуютъ принадлежащія Польскому Банку солеварни въ посадѣ Цѣхоцинкѣ, Варшавской губерніи, на р. Вислѣ.

Солеварни доставляютъ около 400 000 пуд. соли; при нихъ находится заведеніе мѣстныхъ минеральныхъ водъ. Для развитія этихъ предприятий, успѣху которыхъ отчасти вредитъ дурное состояніе дорогъ отъ заведеній къ Александрову и несуществованіе шоссе, Намѣстникъ Царства Польскаго предложилъ Обществу Варшаво-Бромбергской дороги построить вѣтвь къ Цѣхоцинку, включивъ ее въ свою концессию, на что Совѣтъ Общества согласился.

Предположеніе это рассмотрѣно въ Министерствѣ Путей Сообщенія, и одобрено Комитетомъ по дѣламъ Царства Польскаго 13 Сентября 1866 г., и Высочайше утверждено 18 Сентября 1866 г.; заключеніе договора съ Обществомъ предоставлено Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, на основаніяхъ устава Общества Варшаво-Бромбергской желѣзной дороги 28 Сентября 1867 г. съ измѣненіями, Высочайше утвержденными по новому уставу 10 Іюня 1865 г., съ тѣмъ, чтобы гарантія Правительства была опредѣляема по общимъ счетамъ съ Варшаво-Бромбергскою дорогою, по 4% дохода и $\frac{1}{2}$ % погашенія на капиталъ 45 000 руб. металл. съ версты дороги.

Договоръ заключенъ въ 1867 году.

Кромѣ дорогъ отъ Москвы до Севастополя, отъ Кіева до Одессы и отъ Орла до Витебска, по которымъ заключены были уступочные договоры, но Общества не состоялись, къ разряду дорогъ разрѣшенныхъ, но не начатыхъ, принадлежитъ еще дорога отъ Риги до Митавы, предоставленная, по Высочайше утвержденному 23 Октября 1859 г. Положенію, лифляндскому дворянину М. Бехагелю фонъ-Адлерскрону на 80 лѣтъ, съ основнымъ капиталомъ въ 1 918 000 руб. серебромъ, безъ гарантіи Правительства, съ обязательствомъ кончить дорогу къ исходу 1862 года. Срокъ окончанія дороги по ходатайству учредителя, Высочайшимъ разрѣшеніемъ 4 Апрѣля 1861 г., отдаленъ до 1 Мая 1864 года; но и за тѣмъ предпріятіе не состоялось. Учредитель вошелъ въ переговоры съ Правительствомъ о предоставленіи ему

дороги отъ Риги чрезъ Митаву до Либавы съ гарантіею частнаго дохода, но соглашенія не послѣдовало, и въ 1865 году Правительство само произвело изысканія по этой линіи.

Г. ДОРОГИ ИЗСЛѢДОВАННЫЯ, НО НЕ РАЗРѢШЕННЫЯ.

1. **Рыбинская желѣзная дорога.** Купечество города Рыбинска ходатайствовало въ 1857 г. о дозволеніи произвести изысканія и представить проектъ, смѣты на сооруженіе желѣзной дороги отъ г. Рыбинска къ станціи Бологое на Николаевской желѣзной дороги, длиною 275 верстъ, и проектъ устава на образованіе Общества для означеннаго предпріятія. Уполномоченные отъ Общества были: Почетный Гражданинъ, Угличскій 1 гильдіи купецъ Н. М. Журавлевъ, Степенный Гражданинъ, Рыбинскій 2-гильдіи купецъ П. А. Щербаковъ, Коллежскій Совѣтникъ Н. А. Новосельскій, и отставной флота Капитанъ 1 ранга В. А. Глазенацъ. На просьбу ихъ послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе 25 Апрѣля 1857 года. Изысканія произведены въ 1857 г. и частію въ 1858 г. Предложеніе учредителей, и представленный ими проектъ договора съ Николаевскою желѣзною дорогою, рассмотрѣны въ 1858 г., и предложено имъ для взаимнаго соглашенія составленное въ Главномъ Управленіи предложеніе о главныхъ условіяхъ перевозки по Николаевской дорогѣ вагоновъ дороги Рыбинской; но окончательнаго соглашенія не послѣдовало.

2. **Курско-Азовская желѣзная дорога** Въ Мартѣ 1865 г. поступило въ Министерство П. С. предложеніе: * Графа Э. Т. Баранова, Князя Л. Кочубея, Графа Г. А. Строгонова и Генералъ-Маіора К. И. Марченко, на сооруженіе желѣзной дороги отъ Орла, чрезъ Курскъ и Харьковъ до Таганрога съ вѣтвью къ Ростову на Дону, протяженіемъ до 900 вер., съ образованіемъ Общества на

99 лѣтъ со дня окончанія дороги, или 104 года со дня утвержде-
нія уступочнаго договора. Капиталъ Общества предварительно назна-
ченъ въ 62 500 р. металлическихъ съ версты. Существенныя осно-
ванія этого предложенія, которыми оно отличалось отъ заключен-
ныхъ до того времени уступочныхъ договоровъ, состояли въ томъ,
что: а) Правительство должно было гарантировать 5 % и $\frac{1}{2}$ % на
погашеніе на тотъ капиталъ, какой Общество *дѣйствительно из-*
расходуетъ на сооруженіе дороги, и б) погашеніе капитала опре-
дѣлялось въ теченіи 50 лѣтъ, а право владѣнія дорогою 99 лѣтъ.

За воспослѣдовавшимъ уже Высочайшимъ повелѣніемъ строить
участокъ отъ Орла до Курска средствами Государственнаго Казна-
чейства, участокъ этотъ исключенъ изъ предложенія учредителей,
которое тому ограничилось протяженіемъ, отъ Курска до Таган-
рога и Ростова, 727 верстъ. Затѣмъ, проектъ уступочнаго договора,
предложенный учредителями, подвергнутъ обсужденію и соглашенію;
но основное начало, дарованія гарантіи на капиталъ, какой дѣйстви-
тельно израсходуютъ учредители, признано Министерствомъ Путей
Сообщенія и Финансовъ неудобнымъ и необеспечивающимъ интере-
совъ Правительства. Этотъ спорный вопросъ, имѣвшій вліяніе на
успѣхъ и выгодность будущихъ концессій желѣзныхъ дорогъ, под-
вергнутъ обсужденію въ Комитетъ Гг. Министровъ и въ Совѣтъ
Министровъ, и окончательно рѣшенъ Высочайшимъ повелѣніемъ,
послѣдовавшимъ 21 Октября 1865 г. слѣдующаго содержанія:

«Совѣтъ Министровъ, въ Высочайшемъ ЕГО ИМПЕРАТОР-
СКАГО ВЕЛИЧЕСТВА присутствіи, обсуживалъ вопросъ о томъ,
«можно ли допустить просимую учредителями Курско-Таганрогской
«желѣзной дороги гарантію капитала по дѣйствительному расходу,
«безъ предварительнаго опредѣленія суммы онаго».

«ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по выслушаніи бывшихъ по сему
«предмету разсужденій, Высочайше повелѣтъ соизвоилъ: объявить
«просителямъ, что гарантія по дѣйствительному расходу, безъ огра-
«ниченія суммы, дана быть не можетъ, и что посему, гарантія по
«дѣйствительному расходу можетъ быть допущена не иначе, какъ

«по предварительномъ, по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, назначеніи предѣльной суммы, выше которой расходъ остается на отвѣтственности Компаніи».

По объявленіи учредителямъ этого Высочайшаго повелѣнія, они, по соображеніи съ гарантіями, допущенными на французскихъ дорогахъ, назначили за предѣлъ гарантированного капитала 122 000 р. метал. съ версты, но вслѣдствіе разъясненія преувеличенности этой цифры, по соображеніи съ дѣйствительною стоимостью построенія дорогъ въ Россіи и размѣра дарованныхъ гарантій частнымъ Обществамъ, уменьшили требуемый ими предѣлъ до 100 000 руб., между тѣмъ, какъ Гг. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ на основаніи означенныхъ соображеній, признавали достаточнымъ принять за высшій предѣлъ 84 037 руб. метал. съ версты. Вопросъ этотъ подвергнутъ разсмотрѣнію въ Комитетѣ Гг. Министровъ 1 Февраля 1866 г., по журналу котораго ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ изволилъ утвердить 8 Февраля 1866 г. за высшій предѣлъ 84 037 руб. металлическихъ съ версты.

Вслѣдствіе сего, по соглашеніи съ учредителями, выдано имъ Министромъ Финансовъ 18 Февраля удостовѣреніе въ томъ, что, по объявленіи ими въ теченіи 3 мѣсяцевъ финансовыхъ дѣятелей предпріятія и составленіи окончательныхъ условій, будетъ заключенъ съ ними Правительствомъ договоръ на уступку Курско-Таганрогской линіи. По неуспѣшности приисканія капиталовъ, согласно съ просьбами учредителей даны имъ съ Высочайшаго разрѣшенія 3 отсрочки: по 5 Сентября 1866 г., по 1 Января 1866 г. и по 31 Января 1867 г.; но и затѣмъ предпріятіе не имѣло успѣха, и данное учредителямъ удостовѣреніе потеряло свою силу.

Между тѣмъ, для опредѣленія дѣйствительной стоимости Курско-Азовской дороги, произведены въ 1866 году изысканія, по которымъ оказалось :

Протяженіе дороги отъ Курска чрезъ Харьковъ до Таганрога	691 вер.
а съ вѣтвью къ Ростову на Дону	763 —
Отъ Курска чрезъ Харьковъ до Мариуполя	705 —

Таганрогская линія проходитъ по каменноугольнымъ копямъ до 145 в. а Мариупольская до 137 вер.

Средняя стоимость дороги съ землянымъ полотномъ и мостами подъ два пути, съ расходами за управленіе и процентами во время работъ, опредѣлилась:

Отъ Курска до Харькова. 57 802 руб. кредит. на вер.

Отъ Харькова до Таганрога и Ростова 55 579 руб. кредит. на вер.

Съ прибавленіемъ же 15% на рискъ и непредвидимые расходы и 30% на потери при помѣщеніи акцій и облигацій, средняя стоимость всей линіи опредѣлилась въ 87 139 руб. кредитныхъ съ версты, или (по курсу 340 сант. за руб.) до 74 097 руб. металлическихъ.

Избранное на основаніи изысканій направленіе линіи отъ Курска къ Таганрогу одобрено по журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвержденному 21 Марта 1867 года.

3. Дорога отъ Перми до Тюмени. Въ Мартъ 1862 года составилось Товарищество изъ Гг. Генераль-Маіора В. Рашета, Кол. Совѣтн. Воронина и Власова, отставнаго Поручика Бенардаки, Кол. Регистратора Каншина и Коммерціи Совѣтника Кокорева на сооруженіе желѣзной дороги чрезъ Уральскій хребетъ отъ г. Перми до г. Тюмени. Цѣль дороги состоитъ въ соединеніи р. Камы съ р. Турою, впадающею въ р. Тоболъ, для удобнаго сообщенія между главнѣйшими водяными системами европейской и азійской частей Россіи, въ видахъ оживленія сибирской торговли и въ особенности доставленія горнымъ заводамъ возможности усилить свое производство удобствомъ постоянного сбыта своихъ произведеній. Товариществу дано было разрѣшеніе произвести на мѣстѣ изысканія, которыя и были исполнены въ 1862, 1863 и 1864 годахъ. Затѣмъ, Гг. Власовъ, Бенардаки, Каншинъ, Кокоревъ и наследники Воронина отказались отъ участія въ предіриятіи, и учредителями Уральской дороги остались Генераль-Маіоръ **Рашетъ** и отставной гвардіи ротмистръ **Н. Глазенапъ**. Въ Октябрѣ 1864 г. учредители, представивъ въ Министерство П. С. карту, планъ направленія дороги и часть

продольной профили, испрашивали согласія Правительства на осуществленіе предпріятія на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ. Дорога уступается Обществу на 99 лѣтъ со дня открытія движенія; Правительство даетъ гарантію 5% и $\frac{1}{24}$ % погашенія на капиталъ 69 000 р. метал. на версту; беспошлинный ввозъ изъ-за границы допускается только матеріаловъ для корпусовъ вагоновъ, и до 30 паровозовъ для первоначальнаго дѣйствія; дорога устраивается съ полотномъ и мостами подъ одинъ путь; подвижной составъ, рельсы и скрѣпленія будутъ изготовлены на заводахъ на р. Камѣ. Ожидаемая нивелировка 2 участка дороги, учредителями не представлена, и дальнѣйшаго хода предпріятію дано ими не было.

Длина дороги, опредѣленная изысканіями, составляетъ 679,33 в.

III.

Общіе выводы и сближенія.

а) Ходъ развитія сѣти.

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи началось весною 1836 г. на линіи между С. Петербургомъ и Павловскомъ, и первое паровозное движеніе на этой линіи открыто 4 Апрѣля 1838 года. Дорога эта, въ 25 в. длиною, хотя старѣйшая по времени сооруженія, не вошла однако въ связь съ развившеюся потомъ сѣтью, вслѣдствіе своей 6 футовой ширины пути, которая не была признана выгодною и полезною при обсужденіи вопроса о нормальной ширинѣ пути, какую слѣдуетъ принять для сѣти дорогъ въ государствѣ. Потому, польза Царско-сельской дороги ограничилась мѣстными интересами, а кругъ ея дѣйствій, почти исключительно, перевозкою пассажировъ, и преимущественно въ лѣтнее время. Сооруженіе этой дороги, имѣвшей главною цѣлію увеселительныя поѣздки, хотя и ознакомило часть публики съ удобствами

этого рода сообщеній, но не могло выказать той разносторонней пользы и того необъятнаго вліянія на всѣ части государственнаго и общественнаго быта, какія присущи желѣзнымъ дорогамъ съ паровымъ движеніемъ; потому, почти чрезъ 4 года по открытіи Царскосельской дороги, когда возбужденъ былъ вопросъ о соединеніи двухъ русскихъ столицъ желѣзнымъ путемъ, большинство, какъ лицъ, участвовавшихъ въ сужденіи, такъ и публики, не только не сочувствовало новому предпріятію, но даже считало его невыгоднымъ и вреднымъ, и только свѣтлому взгляду и твердой волѣ блаженной памяти ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПАВЛОВИЧА Россія обязана положеніемъ въ 1842 году начала сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ,—приступомъ къ работамъ по сооруженію Николаевской желѣзной дороги, первой основной линіи въ сѣти, нынѣ быстро развивающейся.

Постепенность открытія линій желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, показана въ слѣдующей таблицѣ:

ТАБЛИЦА

постепенности открытія линій и участковъ желѣзныхъ дорогъ
для движенія.

годъ.	мѣсяцъ и число.	КАКОЙ ДОРОГИ.	КАКІЕ УЧАСТКИ.	ПРОТЯЖЕНІЕ.	
				УЧАСТ- КОВЪ.	ВСЕГО.
1838	4 Апрѣля.	Царскосельской.	Вся дорога.	25.	25.
1845	1 Ноября.	Варшаво-Вѣнской.	Отъ Скерневицъ до Ловича.	20.	20.
1847	7 Мая.	Николаевской	Отъ С. Петербурга до Колпина.	23, ³	23, ³
1848	1 Апрѣля.	Варшаво-Вѣнской.	Вся дорога отъ Варшавы до м. Границы.	289.	289.
1850	29 Юня.	Николаевской	Отъ Вышняго Волочка до Твери.	111, ²	111, ²
1851	1 Ноября.	Николаевской	Отъ Колпина до Волочка и отъ Твери до Москвы (вся дорога)	469, ⁵	469, ⁵
1853	1 Ноября.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ С. Петербурга до Гатчино .	42.	42.
1857	21 Юля. 5 Декабря.	Петергофской. С. Петербурго-Варшавской.	Отъ С. Петербурга до Петергофа Отъ Гатчино до г. Луги	27, ² 86.	113, ²

годъ.	мѣсяцъ и число.	какой дороги.	какіе участки.	протяженіе.	
				участ- ковъ.	всего.
1859	10 Февраля	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ г. Луги до г. Пскова	129.	157,5
	14 Июня.	Петергофской	Вѣтвь отъ ст. Лигова до Краснаго Села	12,5	
	14 Августа.	Варшаво-Вѣнской.	Вѣтвь отъ ст. Зомбковицъ къ прусской границѣ	16.	
1860	26 Января.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ г. Пскова до г. Острова . .	49.	240.
	8 Ноября.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ г. Острова до г. Динабурга	191.	
1861	11 Апрѣля.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ г. Ковно до ст. Вержболово	81.	462.
	14 Июня.	Московско-Нижегородской.	Отъ Москвы до г. Владиміра . .	177.	
	12 Сентября.	Риго-Динабургской.	Вся дорога	204.	
1862	5 Марта.	Волго-Донской.	Вся дорога	73.	1217,3
	18 Марта.	Гельсингфорсо-Тавастгуст- ской, въ Финляндіи	Вся дорога	100.	
	9 Мая.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ г. Динабурга до г. Ковно .	257.	
	20 Июля.	Московско-Рязанской.	Отъ Москвы до г. Коломны . .	117,2	
	1 Августа.	Московско-Нижегородской.	Отъ г. Владиміра до г. Нижняго- Новгорода (вся дорога) . . .	233.	
	18 Августа.	Московско-Ярославской.	Отъ Москвы до Сергіевского по- сада (вся дорога)	66,1	
	15 Декабря.	С. Петербурго-Варшавской.	Отъ Ландварова до Варшавы (вся дорога)	371.	
1863	1 Января.	Варшаво-Бромбергской	Отъ ст. Ловичъ до ст. Алексан- дрова на прусской границѣ (вся дорога)	131.	197.
	29 Декабря.	Грушевско-Донской.	Вся дорога	66.	
1864	7 Июня.	Петергофской.	Отъ г. Петергофа до г. Орапіен- баума	11,2	90,4
	26 Августа.	Московско-Рязанской.	Отъ г. Коломны до г. Рязани . .	79,2	
1865	4 Декабря.	Балто-Одесской.	Отъ г. Балты до г. Одессы . . .	206,7	206,7
1866	24 Мая.	Динабург-Витебской.	Отъ г. Динабурга до г. Полоцка	150.	668.
	19 Июня.	Лодзинской фабричной.	Вся дорога	26.	
	5 Сентября.	Рязанско-Козловской.	Вся дорога	197.	
	28 Сентября.	Варшаво-Тереспольской.	Отъ Цраги до г. Сѣдльце	84.	
	5 Октяб.	Динабург-Витебской.	Отъ г. Полоцка до г. Витебска .	93.	
	17 Ноября.	Московско-Курской.	Отъ Москвы до г. Серпухова . .	92.	
	19 Ноября.	Варшаво-Тереспольской.	Отъ г. Сѣдльце до г. Лукова . .	26.	
Всего . . .				—	4 332,1

б) Связь между линіями дорогъ.

Установленная нормальная *ширина пути* для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 5 ф. $\equiv 0,714$ саж. и опредѣленные Министерскимъ постановленіемъ 18 Марта 1860 года (см. III Отдѣлъ стр. 350) правила о предѣлахъ размѣровъ подвижнаго состава и приближенія строеній къ путямъ желѣзныхъ дорогъ, даютъ возможность переводить подвижной составъ однѣхъ дорогъ на другія. Это условіе представляетъ значительныя выгоды, какъ въ торговомъ движеніи, устраняя во многихъ случаяхъ необходимость перегрузки товаровъ изъ однихъ вагоновъ въ другіе, такъ въ случаяхъ потребности временно усилить перевозочные средства какой-либо дороги, стягивая на нее подвижной составъ другихъ дорогъ, что особенно важно для передвиженія войскъ въ военное время. Подъ общепринятыя правила не подходятъ, кромѣ дороги Царскосельской, еще дороги, устроенныя на лѣвой сторонѣ р. Вислы въ Царствѣ Польскомъ: Варшаво-Вѣнская съ вѣтвями, Варшаво-Бромбергская съ вѣтвями и Лодзинская, составляющія въ сложности протяженіе 489 верстъ. Ширина пути этихъ дорогъ, равная 4 ф. 8 д. $\equiv 0,667$ саж., одинакова съ Германскими дорогами, вслѣдствіе чего эти дороги скорѣе составляютъ продолженіе иностранной сѣти, чѣмъ часть русской. Дальнѣйшее распространеніе этого ненормальнаго положенія очевидно не должно быть допускаемо.

Всѣ желѣзныя дороги, имѣющія нормальную ширину пути, соединены между собою непрерывными путями: Николаевская дорога въ С. Петербургѣ связана вѣтвью съ Варшавскою и Петергофскою, въ Москвѣ съ Курскою, Рязанскою, Нижегородскою и Ярославскою; Рязанская и Нижегородская имѣютъ особое соединеніе небольшою вѣтвью. Козловская, составляющая продолженіе Рязанской, и Воронежская, составляющая продолженіе Козловской, сопрягаются между собою на конечныхъ станціяхъ; Ряжско-Моршанская на Ряжской станціи будетъ соединена съ Козловскою, Риго-Динабургская и ея продолженіе Динабургско-Витебская соединяются въ Динабургѣ съ Варшавскою. Всѣ вновь устраиваемыя и проектируемыя дороги будутъ имѣть связь съ дорогами, къ которымъ примыкаютъ.

в) Цѣнность сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Таблица А.

Основной капиталъ всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія по 1 Января 1867 г., составлялъ въ сложности 204 924 877 рублей, въ томъ числѣ 176 324 877 руб. металлическихъ и 28 600 000 р. кредитныхъ. Присоединяя сюда стоимость 94 562 632 р. сооруженія дорогъ правительственныхъ, получимъ капиталъ 299 487 509 рублей. Основной капиталъ дорогъ строящихся и разрѣшенныхъ, частныхъ по уставамъ и уступочнымъ договорамъ, и правительственныхъ по смѣтной разцѣнкѣ и онтовымъ договорамъ, составляетъ 137 241 902 рубля, въ томъ числѣ 59 430 245 р. металлическихъ и 77 811 657 р. кредитныхъ. Цѣнность всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ сложности составляетъ 436 729 411 руб., въ томъ числѣ, 235 755 122 металлическихъ и 200 974 289 кредитныхъ.

Къ 1 Января 1867 г. средній курсъ на Лондонъ составлялъ $32\frac{5}{32}$ пенсовъ, а на Парижъ 337 сантимовъ на рубль; т. е. потеря на курсѣ была 19%. Обращая по этому курсу металлические рубли въ кредитные, находимъ, что къ 1 Января 1867 г. цѣнность всѣхъ желѣзныхъ дорогъ по основнымъ капиталамъ составляла 481 522 884 кредитныхъ рублей. Средній выводъ на версту составляетъ по нормальному курсу: на дорогахъ открытыхъ 71 921,30 рублей; на дорогахъ строящихся и разрѣшенныхъ 59 711,93 рублей, а въ общей сложности 67 579,02 рублей, а по курсу 1 Января 1867 г. 74 510,31 кредит. рублей.

Стоимость сооруженія всѣхъ дорогъ, открытыхъ вполне для движенія, подставляя вмѣсто этой стоимости на дорогахъ, гдѣ она неизвѣстна, основные капиталы, составляла къ 1 Января 1867 года 348 532 585 рублей, въ томъ числѣ 331 032 585 руб. кредитныхъ и 17 500 000 металлическихъ, или по курсу къ 1 Января 1867 г. 351 857 585 рублей кредитныхъ. Средняя стоимость версты по нормальному курсу равняется 83 699,38 рублей, а по среднему курсу на 1 Января 84 497,87 руб. кредитныхъ.

По размѣрамъ основнаго капитала, частныя и строящіяся правительственныя желѣзныя дороги стоятъ въ слѣдующемъ убывающемъ порядкѣ:

<i>По нормальному курсу:</i>		<i>По курсу 1 Января 1867 г:</i>	
Московско-Рязанская	76 374,75	Рязанско Козловская .	90 399,24
Рязанско-Козловская .	75 965,75	Главнаго Общества .	82 739,84
Козловско-Воронежск.	73 934,91	Динабурго-Витебская	79 478,19
Главнаго Общества .	69 529,28	Московско-Рязанская.	76 374,75
Динабурго-Витебская	66 872,43	Курско-Кіевская . .	76 065,33
Волго-Донская. . .	65 753,42	Козловско-Воронежск.	73 934,91
Петергофская . . .	64 833,00	Ряжско-Моршанская .	69 633,66
Курско-Кіевская . .	63 920,45	Риго-Динабургская .	68 083,33
Московско-Курская .	62 377,12	Волго-Донская . . .	65 753,42
Московско-Ярославск.	61 270,79	Петергофская . . .	64 833,00
Кіево-Балтская . . .	59 889,67	Кіево-Балтская. . .	64 191,17
Ряжско-Моршанская .	58 515,60	Московско-Курская .	62 377,12
Риго-Динабургская .	56 372,55	Варшаво-Тереспольск.	61 928,58
Варшаво-Тереспольск.	52 040,82	Московско-Ярославск.	61 270,79
Лодзинская.	48 076,92	Лодзинская	57 211,53
Варшаво-Вѣнская . .	46 153,84	Варшаво-Вѣнская . .	54 923,07
Балто-Елисаветград.	45 000,00	Балто-Елисаветградс .	45 000,00
Царскосельская . . .	42 000,00	Царскосельская . . .	42 000,00
Варшаво-Бромбергск.	41 221,37	Варшаво-Бромбергск.	41 221,37

По дѣйствительной стоимости сооруженія, открытыя дороги стоятъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Николаевская	124 172,18	
С. Петербурго-Варшавская .	103 755,48	
Петергофская	93 544,74	
Московско-Нижегородская. .	88 093,58	по основ. капит.
Динабурго-Витебская . . .	79 478,19	
Московско-Рязанская . . .	76 252,50	
Рязанско-Козловская . . .	71 091,23	
Московско-Ярославская. . .	64 431,77	
Царскосельская	63 191,38	
Волго-Донская	61 241,43	по основ. капит.
Лодзинская	57 211,53	

Риго-Динабургская	53 561,91	не окончена.
Балто-Одесская	52 710,42	
Грушевская	44 203,97	по основ. капит.
Варшаво-Бромбергская	41 221,37	
Гельсингфорсо-Тавастгустская	39 577,70	

По неизвѣстности стоимости сооруженія дороги Динабургско-Витебской и дорогъ Царства Польскаго, онѣ введены въ эту таблицу по размѣрамъ основнаго капитала, обращеннаго въ кредитные рубли по курсу 1 Января 1867 года.

г) Обязательства Правительства по уплатѣ гарантій.

Таблица Б.

По уставамъ и уступочнымъ договорамъ Правительство *гарантировало* частнымъ Обществамъ дорогъ открытыхъ для движенія въ сложности капиталъ 185 341 677 руб. (кромѣ Красносельской вѣтви Петергофской желѣзной дороги), въ томъ числѣ 150 678 877 руб. металлическихъ и 34 662 800 руб. кредитныхъ. По дорогамъ строящимся и разрѣшеннымъ, дарована гарантія на капиталъ 52 514 875 р., въ томъ числѣ 39 704 875 руб. металлическихъ и 12 810 000 руб. кредитныхъ. Всего же, гарантированный Правительствомъ капиталъ равняется 237 856 552 рубля, въ томъ числѣ 190 383 752 руб. металлическихъ и 47 472 800 руб. кредитныхъ.

По курсу 1 Января 1867 г. гарантированный капиталъ составлялъ 274 029 465 рублей кредитныхъ.

Обязательство Правительства по ежегодной уплатѣ гарантіи къ 1 Января 1867 года простиралось, по дорогамъ открытымъ, 9 128 072,80 рубля, въ томъ числѣ 7 497 294,60 р. металлическихъ и 1 630 778,20 р. кредитныхъ. По дорогамъ строящимся и разрѣшеннымъ 2 671 976,71 р., въ томъ числѣ 2 020 556,71 р. металлическихъ и 651 420 р. кредит-

ныхъ. Всего же, размѣръ ежегодной гарантіи съ 1 Января 1867 года простирается до 11 800 049,51 рублей, въ томъ числѣ 9 517 851,31 р. металлическихъ и 2 282 198,20 р. кредитныхъ.

По курсу 1 Января 1867 года, размѣръ ежегодной гарантіи составлялъ 13 608 441,26 кредитныхъ рублей.

По размѣру дарованной поверстной гарантіи чистаго дохода, желѣзныя дороги стоятъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

<i>По нормальному курсу:</i>		<i>По курсу 1 Января 1867 г.:</i>	
Волго-Донская . . .	3945,20	Рязанско-Козловская .	4610,37
Рязанско-Козловская .	3874,26	Главное Общество .	4083,34
Козловско-Воронежск.	3770,68	Динабурго-Витебская	4045,24
Главное Общество .	3431,08	Волго-Донская . . .	3945,20
Динабурго-Витебская .	3399,36	Курско-Кіевская . .	3866,42
Курско-Кіевская . .	3249,29	Козловско-Воронежск.	3770,68
Московско-Рязанская .	3100,35	Ряжско-Моршанская .	3539,70
Ряжско-Моршанская .	2974,54	Варшаво-Тереспольск.	3236,85
Варшаво-Тереспольск.	2720,04	Московско-Рязанская .	3100,35
Лодзинская	2450,00	Лодзинская	2915,50
Риго-Динабургская .	2250,00	Риго-Динабургская .	2250,00
Варшаво - Бромбергск.	2025,00	Варшаво - Бромбергск.	2025,00

По дорогамъ, открытымъ для движенія, выдано Обществамъ гарантіи по 1 Января 1866 г., со включеніемъ приплаты на курсъ, 32 972 533,28 рублей.

Возмѣщено Обществами въ счетъ уплаченной имъ гарантіи 1 855 728,50 рублей.

По достаточности доходовъ, не требуютъ гарантіи: дороги Красносельская съ 1864 года, и Московско-Рязанская съ 1865 года; послѣдняя возвратила Правительству въ 1866 году всю ссуду, сдѣланную ей по гарантіи.

д) Наличное состояніе подвижнаго состава.

Къ 1 Января 1867 года перевозочныя средства желѣзныхъ дорогъ вполне открытыхъ для движенія, состояли въ слѣдующемъ количествѣ подвижнаго состава.

I. НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

604 версты.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.			Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	исл. веду- щихъ колесъ.	Всѣхъ въ топ- кахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число годнимае- мыхъ пудовъ.
Паровозы:												
ИМПЕРАТОРСКІЕ	1	4	27,4	1	8	0,968	332					
Пассажирскіе старые	2	4	42,5	2	8	1,073	368					
	9	4	25	9	8	0,746	256					
	33	4	29 — 29,6	12	8	0,863	296					
				1	8	0,895	307					
Товарные старые	36	6	25	20	8	0,746	256					
передѣланные	83	6	27,2 — 30,9	36	8	0,746	256					
				1	8	0,895	307					
Веребьинскіе	16	8	33,5	82	8	0,746	256					
для топки углемъ	1	6	29	16	8	0,968	332					
				1	8	0,746	256					
Итого	181	—	—	181	—	—	—	—	—	—	—	—
Вагоны пассажирскіе:												
ИМПЕРАТОРСКІЕ большіе	—	—	—	—	—	—	—	2	16	—	—	—
малые	—	—	—	—	—	—	—	4	8	—	—	—
кухонные	—	—	—	—	—	—	—	2	8	—	—	—
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	12	8	18	—	—
I класса спальныя	—	—	—	—	—	—	—	5	8	36	—	—
обыкновенныя	—	—	—	—	—	—	—	11	8	36	—	—
II класса спальныя	—	—	—	—	—	—	—	5	8	54	—	—
обыкновенныя	—	—	—	—	—	—	—	26	8	56	—	—
III класса старыя	—	—	—	—	—	—	—	12	8	80	—	—
новыя	—	—	—	—	—	—	—	142	8	88	—	—
Смѣшанные II и III клас.	—	—	—	—	—	—	—	12	8	{ II кл. 16 III — 52		
Арестантскіе	—	—	—	—	—	—	—	4	8	100	—	—
Почтовые	—	—	—	—	—	—	—	6	8	—	—	—
Итого	—	—	—	—	—	—	—	243	—	пас. 16 790	арест. 400	—
Вагоны товарные:												
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	8	500
Товарные крытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 387	8	550 (*)
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8	750
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	579	8	550 (*)
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	750
Для перевозки лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	8	550 (*)
» » скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	8	550 (*)
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 627	—	1 444 850

(*) Въ зимнее время нагрузка уменьшается на 50 пудовъ. Количество поднимаемаго груза всѣми вагонами въ зимнее время составляетъ 1 314 750 пудовъ.

II. МОСКОВСКО-СЕРПУХОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

92 версты.

Поставка подвижного состава Московско-Курской желѣзной дороги началась только въ концѣ 1866 года, и потому движеніе на Серпуховскомъ ея участкѣ производилось временно нанятыми паровозами. Полное количество подвижного состава, заказаннаго для Московско-Курской желѣзной дороги и поступающаго въ 1867 году, показано ниже.

III. ГРУШЕВСКО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топ- лива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.		Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ.	Число поднима- емыхъ пудовъ.
Паровозы:						Куб. саж.	Куб. фут.						
Товаропассажирскіе .	4	6	30,5	4	4	0,62	212,7						
Итого . .	4	—	—	4	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе:													
Императорскіе . .	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—			
III класса	—	—	—	—	—	—	—	8	4	45			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	5	4	27—28			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	14	—	496			
Вагоны товарные:													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	600
Для каменнаго угля .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161	4	600
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	—	97 800

IV. БАЛТО-ОДЕССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

СЪ ВѢТВЬЮ ОТЪ СТ. РАЗДѢЛЬНОЙ ДО ТИРАСПОЛЯ.

240,7 верстѣ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы :														
Пассажирскіе	24	4	28	24	6	0,875	300							
Тендерные	4	4	27,1	—	—	0,268	92							
Итого . .	28	—	—	24	—	—	—							
Вагоны пассажирскіе :														
Смѣшанные I и II клас.	—	—	—	—	—	—	—	9 6	26					
II класса	—	—	—	—	—	—	—	20 6	{ 15 по 40 5 — 24 }					
III —	—	—	—	—	—	—	—	50 4	44					
Рестораціонные	—	—	—	—	—	—	—	4 6	—					
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	83 —	3 154					
Вагоны товарные :														
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 { 6 по 6 6 — 4 }	500			
Товарные крытые . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120 4	500			
полукрытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150 4	500			
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	470 4	{ 120 по 500 350 — 600 }			
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 4	на 6			
скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 4	500			
Для Управленія дороги	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 4	—			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	784 —	—	424 000		

V. С. ПЕТЕРБУРГО-ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА,
СЪ ВѢТВЮЮ КЪ ПРУССКОЙ ГРАНИЦѢ.

1 206 верстѣ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.			Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ во- ды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы:						Куб. саж.	Куб. фут.					
ИМПЕРАТОРСКІЕ	2	4	35	2	6	0,912	313					
Пассажирскіе	2	2	27	2	6	0,912	313					
Товаро-пассажирскіе	97	4	28½	97	4 и 6	0,714	245					
Товарные	103	6	26—29	103	6	0,912	313					
Станціонные	14	6	22	—	—	0,277	95					
Итого . .	218	—	—	204	—	—	—					
Вагоны пассажирскіе:												
ИМПЕРАТОРСКІЕ	—	—	—	—	—	—	—	13	6	—		
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	25	6	{ 10 по 44 15 — 22		
I класса	—	—	—	—	—	—	—	68	6	{ 45 — 32 23 — 22		
II "	—	—	—	—	—	—	—	53	6	{ 17 — 26 17 — 28 19 — 32		
III "	—	—	—	—	—	—	—	189	6	{ 30 — 68 100 — 72 58 по 76 1 въ 71		
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	8	8	50		
Арестантскіе	—	—	—	—	—	—	—	11	{ 6 6 8	{ 4 въ 25 4 — 60 3 — 80		
Служебные	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—		
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	368	—	18 941		
Вагоны товарные:												
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	6	500
Товарные крытые . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 785	4	500
" полукрытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	607	{ 25 по 6 582 . 4	500
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	4	{ 10 на 3 14 на 7
" " почтъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	4	500
" " лѣса .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " дровъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Балластные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 969	4	500
Для каменнаго угля.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Для подаванія помощи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	500
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 470	—	2 223 000

VI. МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

410 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажи́рскіе.			Вагоны товарны́е.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы:														
Пассажи́рскіе.	2	2	27	2	6	0,912	313							
Товаро-пассажи́рскіе. .	37	4	28½	{	6	4	0,775	266						
Товарны́е	57	6	26—29		31	6	0,912	313						
Станціонны́е	3	6	22	—	—	0,277	95							
Итого . .	99	—	—	96	—	—	—							
Вагоны пассажи́рскіе:														
Семейны́е	{	—	—	—	—	—	—	20	6	{	1 въ 17			
I класса											3 — 24			
II —											3 — 28			
III —											13 — 32			
Смѣшанны́е.	—	—	—	—	—	—	—	39	6	46				
Арестантскіе	{	—	—	—	—	—	—	102	6	{	34 въ 57			
Почтовы́е											18 — 62			
Итого . .											50 — 66			
Вагоны товарны́е:											15 въ 34			
Багажны́е	{	—	—	—	—	—	—	18	6	{	3 — 28			
Товарны́е крыты́е. . .											3 въ 40			
Платформы открытыя .											4 — 80			
Для перевозки: лошадей											—			
— — дѣса	{	—	—	—	—	—	—	7	6	{	3 въ 40			
— — дровъ											4 — 80			
Балластны́е.											—			
Для каменнаго угля. .											—			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	192	—	9 771				
Вагоны товарны́е:														
Багажны́е	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	6	500
Товарны́е крыты́е. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	681	4	500
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	617	4	500
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4	на 7 лош.
— — дѣса	{	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	4	500
— — дровъ														
Балластны́е.														
Для каменнаго угля. .														
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 470	—	728 500

VII. МОСКОВСКО-РЯЗАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

196,4 верстѣ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Теплеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Руб. саж. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы:													
Товаро-пассажирскіе.	4	4	30	4	6	0,875	300						
Товарные	26	6	30	26	6	0,875	300						
Станціонные	2	2	—	2	6	0,618	212						
Итого	32	—	—	32	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе:													
ИМПЕРАТОРСКІЕ	—	—	—	—	—	—	—	1	4	20			
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	1	4	18			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	6	4	24			
II —	—	—	—	—	—	—	—	11	4	34			
III —	—	—	—	—	—	—	—	52	4	50			
Смѣшанные.	—	—	—	—	—	—	—	4	4	22			
Арестантскіе	—	—	—	—	—	—	—	4	4	20			
Войсковые	—	—	—	—	—	—	—	10	4	40			
Для поданія помощи	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—			
Итого	—	—	—	—	—	—	—	91	—	3 724			
Вагоны товарные:													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	4	374
Товарные крытые.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422	4	600
— полукрытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	4	600
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	4	600
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—
— — скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	4	—
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	776	—	418 467*)

*) Кромѣ вагоновъ для лошадей и скота.

VIII. РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА

197 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ	Вѣсъ въ то- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут	Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы :														
Товаро-пассажирскіе .	12	4	30	12	6	0,875	300							
Товарные	21	6	30	21	6	0,875	300							
Итого . .	33	—	—	33	—	—	—							
Вагоны пассажирскіе:														
Императорскіе . .	—	—	—	—	—	—	—		2	6 и 4	—			
I класса	—	—	—	—	—	—	—		8	4	16			
II —	—	—	—	—	—	—	—		15	4	24			
III —	—	—	—	—	—	—	—		62	4	50			
Арестантскіе	—	—	—	—	—	—	—		3	4	40			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—		90	—	3 708			
Вагоны товарные :														
Багажные	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	10	4	350
Товарные крытые . .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	396	4	600
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	60	4	600
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	4	4	—
— дровъ .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	120	4	—
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	590	—	277 100

IX. РИГО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

204 версты.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.		Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
						Куб. саж.	Куб. фут.						
Паровозы :													
Товаро-пассажирскіе .	40	2	20	40	4	0,700	240						
Итого . .	40	—	—	40	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе :													
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	2	4	15			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	7	4	18			
II —	—	—	—	—	—	—	—	10	4	32			
III —	—	—	—	—	—	—	—	29	4	50			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	20	4	22			
Арестантскіе	—	—	—	—	—	—	—	4	4	25			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	72	—	2 466			
Вагоны товарные :													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	4	21 по 500 6 — 250
Товарные крытые . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	297	4	500
— полукрытые . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	4	500
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	4	33 — 500 5 — 200
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4	420
скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	4	500
лѣса . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	4 и 6	500
дровъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Балластные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	4	500
Для каменнаго угля .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	4	20 — 500 37 — 250
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	524	—	249 350

Х. ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

243 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Руб. саж.	Руб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы :														
Товаро-пассажирскіе	20	4	26	20	8	0,560	192							
Товарные	20	4	26	20	6	0,700	240							
Итого	40	—	—	40	—	—	—							
Вагоны пассажирскіе :														
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	6	4	18				
I класса	—	—	—	—	—	—	—	6	4	18				
II —	—	—	—	—	—	—	—	20	4	40				
III —	—	—	—	—	—	—	—	40	4	50				
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	15	4	26				
Итого	—	—	—	—	—	—	—	87	—	3 406				
Вагоны товарные :														
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	4	13 по 285 40 — 500	пуд.
Товарные крытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	410	4	500	
— полукрытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4	500	
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	4	10 по 100 40 — 500	
Для перевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	4	100	
скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	4	500	
лѣса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	4	500	
Для каменнаго угля	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	4	500	
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	633	—	301 705	

ХІ. ВОЛГО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

73 версты

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы:														
Пассажирскіе	2	—	25	10	8	—	—	—						
Товарные	8	—	32,5											
Итого	10	—		10	—	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе:														
ИМПЕРАТОРСКІЕ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—			
II класса	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	32			
III —	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	50			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	104			
											во всѣхъ.			
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	368			
Вагоны товарные:														
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	300
Товарные крытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	4	600
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240	4	600
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	346	—	222 000

ХІІ. ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

25 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы:														
Пассажирскіе.	6 3	2 4	{ отъ 16 до 21 30,6	2 7	4 6	0,437 0,583	150 200							
Итого.	9	—	—	9	—	—	—							
Вагоны пассажирскіе:														
ИМПЕРАТОРСКІЕ	—	—	—	—	—	—	—		2	8	30 33			
I класса	—	—	—	—	—	—	—		12 1	6 8	34 30			
II —	—	—	—	—	—	—	—		6 17	8 6	80—102 40			
III —	—	—	—	—	—	—	—		12 2	6 8	52—72 40			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—		1 4	8 6	100 42			
Итого.	—	—	—	—	—	—	—	57	—	—	2 746			
Вагоны товарные:														
Багажные	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	2	6	500
Товарные	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	4	6	—
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	5	6	500
Дляперевозки: лошадей	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	4	4	300
— дровъ	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	5	4	200
Балластные	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	8	4	200
Для каменнаго угля .	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—			
Итого,	9	—	—	9	—	—	—	57	—	—	—	28	—	9300

ХІІІ. ПЕТЕРГОФСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

50,9 верстъ.

Означеніе ПОДВИЖНАГО СОСТАВА.	Паровозы.			Тендеры.			Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Всѣ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ	Число подни- мае- мыхъ пудовъ
Паровозы :						Руб. саж.						
ИМПЕРАТОРСКІЕ . . .	1	2	22 .	1	6	0,583	200					
Пассажирскіе	9	2	{ 1 — 21 7 — 22 1 — 23 }	9	6	0,583	200					
Итого . .	10	—	—	10	—	—	—					
Вагоны пассажирскіе :												
ИМПЕРАТОРСКІЕ . . .	—	—	—	—	—	—	—	2 { 1 по 6 1 — 8 }	54			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	20 { 2 по 4 18 — 6 }	{ 2 по 24 13 — 32 5 — 40 24 — 40			
II —	—	—	—	—	—	—	—	36 6	{ 9 — 41 3 — 50 2 — 50			
III —	—	—	—	—	—	—	—	51 6	{ 1 — 55 48 — 60 3 — 36			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	5 6	{ 1 — 48 1 — 49			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	114	—	5 437		
Вагоны товарные :												
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	500
Товарные крытые . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 { 32 по 4 2 — 6 }		500
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29 { 8 — 4 21 — 6 }		400
Для перевозки дровъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	500
Балластные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	4	500
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87	—	42 700

XIV. МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66,4 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Всѣхъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива,	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Руб. сѣж. Руб. фут.	Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ	Число.	Число колесъ.	Число подни- маемыхъ пудовъ.
Паровозы :													
Товаро-пассажирскіе. . .	10	4	25,64	10	6	0,729	250						
Итого . .	10	—	—	10	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе:													
Императорскіе	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—			
Семейные	—	—	—	—	—	—	—	2	6	25			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	6	6	32			
II —	—	—	—	—	—	—	—	30	6	50			
III —	—	—	—	—	—	—	—	72	6	70			
Смѣшанные	—	—	—	—	—	—	—	5	6	44			
Почтовые	—	—	—	—	—	—	—	2	6	30			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	118	—	7 112			
Вагоны товарные :													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4	500
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156	4	600
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	—	101 600

XV. ВАРШАВСКО-ВѢНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

325 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.			
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Куб. саж.	Куб. фут.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число	число колесъ.	Число поднимае- мыхъ пу- довъ.
Паровозы :														
Пассажирскіе	19	2	23,5	19	6	—	—	—						
Товарные	50	—	—	50	6	—	—	—						
Итого . .	69	—	—	69	—	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе :														
Императорскіе	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	80			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	40			
II —	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	40			
III —	—	—	—	—	—	—	—	—	26	6	52			
Смѣшанные. I съ II } II съ III }	—	—	—	—	—	—	—	—	27	6	48—50			
IV класса	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6	48			
Почтовые смѣшанные II и III.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6	40			
Почтовые	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—			
Итого. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	75	—	4 394			
Вагоны товарные:														
Багажные.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	6	360
Товарные крытые . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	265	4—6	ср. 398,3
— для извести. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	4—6	ср. 372,8
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	255	4—6	ср. 345,3
Для перевозки:														
Лѣса { желѣзные . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	4	120
{ деревянные . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	8	720
Дрова	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	4—6	ср. 262,6
Для камен- { деревян.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	247	4—6	ср. 450,6
наго угля { желѣзн.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	421	4	ср. 621,2
Товарные жел. крытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	4	420
Итого. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1553	—	738 328

XVI. ВАРШАВСКО-БРОМБЕРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

131 верста.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащейся воды.		Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ.	Число поднимае- мыхъ пу- довъ.
Паровозы:						Куб. саж.	Куб. фут.						
Пассажирскіе.	8	2	25	8	6	—	—						
Товарные.	10	4	26,5	10	6	—	—						
Итого . . .	18	—	—	18	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе:													
I и II класса.	—	—	—	—	—	—	—	10	6	36			
II и III класса	—	—	—	—	—	—	—	10	6	56			
III —	—	—	—	—	—	—	—	26	6	52			
IV —	—	—	—	—	—	—	—	24	6	60			
Итого. . .	—	—	—	—	—	—	—	70	—	3720			
Вагоны товарные :													
Багажные.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	6	540
Товарные крытые . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	4—6	ср. 456,5
— для извести . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	4	360
Платформы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	6	600
для лошадей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	330
скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4	390
Для каменнаго угля . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	4—6	ср. 472,5
Итого . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	410	—	191 640

XVII. ЛОДЗИНСКАЯ ФАБРИЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

26 верстѣ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе			Вагоны товарные.		
	Число.	Число веду- щихъ колесъ.	Вѣсъ въ тон- нахъ безъ воды и топлива.	Число	число колесъ.	Количество содержащейся воды.	Число.	число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	число колесъ	Число подни- маемыхъ пудовъ.	
Паровозы :						Руб. саж.	Руб. фут.						
Товаро-пассажирскіе .	2	4	26,5	2	6	1,050	360						
Итого . .	2	—	—	2	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе :													
III класса	—	—	—	—	—	—	—	5	4	36			
IV —	—	—	—	—	—	—	—	3	4	50			
Смѣшанные.	—	—	—	—	—	—	—	3	4	27			
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	11	—	411			
Вагоны товарные :													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	360
Товарные крытые . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	4	360
Платформы открытыя .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4	400
Итого . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	—	13 960

XVIII. ГЕЛЬСИНГФОРСО-ТАВАСТГУССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

100 верстъ.

Означеніе подвижнаго состава.	Паровозы.			Тендеры.				Вагоны пассажирскіе.			Вагоны товарные.		
	Число.	Число недущихъ колесъ.	Всѣхъ въ гонимыхъ безъ воды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Количество содержащихся воды.		Число.	Число колесъ.	Число мѣстъ.	Число.	Число колесъ.	Число поднимаемыхъ пудовъ.
						Куб. саж.	Куб. фут.						
Паровозы :													
Пассажирскіе	2	4	27	2	4	0,612	210						
Товаро-пассажирскіе	6	4	27	6	6	0,845	290						
Итого	8	—	—	8	—	—	—						
Вагоны пассажирскіе :													
Императорскіе	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—			
I класса	—	—	—	—	—	—	—	2	4	32			
II —	—	—	—	—	—	—	—	4	4	40			
III —	—	—	—	—	—	—	—	8	4	50			
Итого	—	—	—	—	—	—	—	15	—	624			
Вагоны товарные :													
Багажные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4	—
Товарные крытые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	4	400
Платформы открытыя	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	8	500
											11	4	400
Для перевозки:													
скота	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	400
лѣса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4	400
дровъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	4	400
Балластные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132	4	400
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	270	—	107 600

Въ общей сложности на всѣхъ дорогахъ Имперіи, со включеніемъ Великаго Княжества Финляндскаго, къ 1 Января 1867 года находилось въ дѣйствиіи :

Паровозовъ 811; вагоновъ пассажирскихъ 1710, въ сложности содержащихъ 87 668 мѣстъ; вагоновъ товарныхъ разнаго рода 14 940, поднимающихъ въ сложности 7 495 060 пудовъ.

Этотъ подвижной составъ распределенъ слѣдующимъ образомъ :

ДОРОГИ:	В с е г о .				На 10 верстѣ дороги.					
	Паровозовъ.	Вагоновъ пассажирскихъ		Вагоновъ товарныхъ.	Паровозовъ.	Вагоновъ пассажирск.		Вагоновъ товарныхъ.		
		Число.	мѣстъ.			Число.	мѣстъ.			
									Число под- нимаемыхъ.	Число под- нятыхъ.
I. Николаевская . . .	181	243	17 190	2 627	1 444 850	3,00	4,02	285	43,50	23 921
II. Грушевско Донская	4	14	496	163	97 800	0,61	2,12	75	24,70	14 818
III Балто-Одесская . .	28	83	3 154	784	424 000	1,17	3,45	131	32,57	17 615
IV С.-Пет -Варшавская	218	368	18 941	4 470	2 223 000	1,81	3,05	157	37,06	18 433
V. Моск.-Нижегородская	99	192	9 771	1 470	728 500	2,41	4,68	238	35,85	17 768
VI. Моск.-Рязанская . .	32	91	3 724	776	418 467	1,73	4,63	189	39,47	2 131
VII Ряз.-Козловская . .	33	90	3 708	590	277 100	1,67	4,57	188	29,95	14 066
VIII. Риго-Динабургская.	40	72	2 466	524	249 350	1,97	3,53	121	25,69	12 223
IX. Динаб.-Витебская . .	40	87	3 406	633	301 705	1,65	3,58	140	26,05	12 416
X Волго-Донская . .	10	10	368	346	222 000	1,37	1,37	50	47,40	30 411
XI. Царскосельская . .	9	57	2 746	28	9 300	3,60	22,80	1098	11,20	3 720
XII. Петергофская . . .	10	114	5 437	87	42 700	1,96	22,40	1068	17,09	8 389
XIII. Моск.-Ярославская.	10	118	7 112	172	101 600	1,51	17,85	1076	26,00	15 371
XIV. Варшаво-Вѣнская . .	69	75	4 394	1 553	738 328	2,43	2,31	136	47,78	22 718
XV. Варш.-Бромбергская	18	70	3 720	410	191 640	1,30	5,07	270	29,71	13 887
XVI. Лодзинская фабр. .	2	11	411	37	13 960	0,77	4,23	158	14,23	5 365
Въ Финляндіи:										
XVII. Гельс.-Тавастгусская	8	15	624	270	10 760	0,80	1,50	62	27,60	1 076
А на всѣхъ дорогахъ . .	811	1710	87 668	14 940	7 495 060	1,91	4,10	210	35,82	10 777

* Включая неоткрытую еще къ 1 Января 1867 года вѣтвь къ Тирасполю, и за исключеніемъ карантинной вѣтви.

** Съ присоединеніемъ, предложенной вѣтви къ м. Цѣхоникку, длиною 7 верстъ.

Весь подвижной состав Николаевской желѣзной дороги (кроме спальных вагоновъ) построенъ въ Россіи, на Александровскомъ Главномъ Механическомъ заводѣ, принадлежащемъ этой дорогѣ. На этомъ же заводѣ построенъ подвижной составъ Волго-Донской желѣзной дороги. Спальные вагоны Николаевской дороги построены на заводѣ Левестама въ Москвѣ. На бывшемъ заводѣ Его Высочества Герцога Лейхтенбергскаго, въ С. Петербургѣ, построено нѣкоторое количество паровозовъ для дорогъ С. Петербурго-Варшавской, Царско-сельской и Петергофской; заводъ этотъ, купленный Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, во время управленія бывшаго Главнаго Директора Коллинсона упраздненъ. Постройка нѣкотораго числа вагоновъ Царскосельской желѣзной дороги исполнена въ мастерскихъ этой дороги. На заводѣ Бухтѣева и Вильямса, въ Москвѣ, произведена постройка нѣсколькихъ вагоновъ для Московско-Рязанской дороги. Остальной подвижной составъ построенъ на заводахъ Англіи, Бельгіи, Франціи и Германіи.

Для Московско-Курской желѣзной дороги заказанъ подвижной составъ въ слѣдующемъ количествѣ:

	Гдѣ заказаны.	ПАРОВОЗЫ.			ТЕНДЕРЫ.			
		Число.	Число веду- щихъ колесъ	Вѣсъ въ тоннахъ безъ воды и топлива.	Число.	Число колесъ.	Вмѣстимость для воды.	
							Куб. саж.	Куб. фут.
ПАРОВОЗЫ:								
Съ внутренними рамами:								
Товаро-пассажирскіе	У Борзига въ Берлинѣ.	20	6	Отъ 27 до 30	20	6	0,875	300
Товарные		15	8	Отъ 37½ до 42	15	6	1,020	350
		16	6	35	16	6	0,933	320
Съ внѣшними рамами, системы Галля:								
Товаро-пассажирскіе	У Зигля въ Вѣнѣ.	8	6	Отъ 27 до 30	8	6	0,933	320
Товарные		8	8	Отъ 37½ до 42	8	6	1,020	350
		26	6	35	26	6	0,933	320
Итого		93	—	—	93	—	—	—

	Число.	Число колось.	Число мѣсть.	Гдѣ заказанъ.
Вагоны пассажирскіе :				
I класса	6	6	27	Въ Ковровскихъ мастерскихъ Москов- ско-Нижегородской желѣзной дороги.
II —	20	6	38	
III —	40	6	46	
Смѣшанные I и II класса	8	6	32	
II и III —	9	6	38	
Итого	83	—	3 360	
Вагоны товарные :				
Багажные	11	6	—	Тоже. У Бухтѣва и Вильямса У Струве. У Бухтѣва, и Вильямса.
Товарные крытые	1 200	4	600	
Платформы открытыя	300	4	600	
Для перевозки лошадей	40	4	600	
скота	60	4	600	
Итого	1 611	—	—	—

При длинѣ 501,2 верстъ Московско-Курской желѣзной дороги, заказъ этотъ составить на 10 верстъ дороги : паровозовъ 1,85, вагоновъ пассажирскихъ 1,65 и вагоновъ товарныхъ 32.

На каждый паровозъ приходится вагоновъ:

Д О Р О Г И.	Пасса- жир- скихъ.	Товар- ныхъ.	Д О Р О Г И.	Пасса- жир- скихъ.	Товар- ныхъ.
I Николаевская	1,34	14,51	XI Волго-Донская . .	1,00	34,60
II Московско-Курская	0,89	17,32	XII Царскосельская .	6,33	3,11
III Грушевско-Донская	3,50	40,75	XIII Петергофская . .	11,40	8,70
IV Балто-Одесская . .	2,96	28,00	XIV Московско-Яро- славская	11 80	17,20
V С.-Петербурго-Вар- шавская	1,69	20,50	XV Варшаво-Вѣнская	1,09	22 51
VI Московско-Нижего- родская	1,94	14,85	XVI Варшаво-Бром- бергская	3,89	22,78
VII Московско-Рязанская	2,84	24,25	XVII Лодзинская . . .	5,50	18,50
VIII Рязанско-Козловская	2,73	17,88	XVIII Гельсингфорсо-Та- вастгусская	1,87	33,73
IX Риги-Динабургская .	1,80	13,10			
X Динабурго-Витебская	2,17	15,83			
			Въ сложности . .	2,11	18,42

е) Станціи желѣзныхъ дорогъ.

I. НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ С. Петер- бурга.	Отъ Москвы.				
С. Петербургъ . . .	—	—	604	I.	I.	18	Большія (*)
Колпино . . .	24	24	580	IV.	IV.	2	—
Саблино . . .	14	38	566	III.	V.	1	—
Тосна . . .	11 ¹ / ₄	49 ¹ / ₄	554 ³ / ₄	Приемный домъ	III.	—	—
Ушаки . . .	10	59 ¹ / ₄	544 ³ / ₄	IV.	—	—	—
Любань . . .	18 ¹ / ₂	77 ³ / ₄	526 ¹ / ₄	II.	II.	18	Большія.
Померанье . . .	5	82 ³ / ₄	521 ¹ / ₄	Приемный домъ	III.	—	—
Бабино . . .	11	93 ³ / ₄	510 ¹ / ₄	IV.	—	—	—
Чудово . . .	17	110 ³ / ₄	493 ¹ / ₄	III.	IV.	1	—
Волховъ . . .	7	117 ³ / ₄	486 ¹ / ₄	Приемный домъ	III.	—	—
Гряды . . .	14 ¹ / ₂	132 ¹ / ₄	471 ³ / ₄	IV.	—	—	—
Малая Вишера . . .	19 ¹ / ₄	151 ¹ / ₂	452 ¹ / ₂	I.	I.	18	Большія.
Бурга . . .	18	169 ¹ / ₂	434 ¹ / ₂	IV.	—	2	—
Веребья . . .	15 ¹ / ₂	185	419	III.	—	1	—
Торбино . . .	12	197	407	III.	V.	1	—
Боровенка . . .	14 ¹ / ₂	211 ¹ / ₂	392 ¹ / ₂	IV.	—	—	—
Окуловка . . .	17 ¹ / ₂	229	375	II.	II.	18	Большія.
Угловка . . .	18 ¹ / ₂	247 ¹ / ₂	356 ¹ / ₂	IV.	—	—	—
Валдайка . . .	17 ¹ / ₄	264 ³ / ₄	339 ¹ / ₄	III.	IV.	1	—
Березайка . . .	16 ¹ / ₄	281	323	IV.	—	—	—
Бологое . . .	13 ¹ / ₄	294 ¹ / ₄	309 ³ / ₄	I.	I.	18	Большія.
Зарѣчье . . .	24	318 ¹ / ₄	285 ³ / ₄	IV.	—	—	—
Вышний-Волочокъ . . .	18	336 ¹ / ₄	267 ³ / ₄	III.	IV.	1	—
Осѣченка . . .	14 ¹ / ₂	350 ³ / ₄	253 ¹ / ₄	IV.	—	—	—
Спирово . . .	17	367 ³ / ₄	236 ¹ / ₄	II.	II.	18	Большія.
Калашниково . . .	19 ¹ / ₄	387	217	IV.	—	—	—
Осташково . . .	21	408	196	III.	—	1	—
Кулицкая . . .	20	428	176	IV.	—	—	—
Тверь . . .	19 ¹ / ₂	447 ¹ / ₂	156 ¹ / ₂	I.	I.	18	Большія.
Кузминка . . .	19	466 ¹ / ₂	137 ¹ / ₂	IV.	—	—	—
Завидово . . .	26	492 ¹ / ₂	111 ¹ / ₂	III.	—	1	—
Рѣшетниково . . .	13	505 ¹ / ₂	98 ¹ / ₂	IV.	—	—	—
Клинъ . . .	14 ³ / ₄	520 ¹ / ₄	83 ³ / ₄	II.	II.	18	Большія.
Подсолнечная . . .	23	543 ¹ / ₄	60 ³ / ₄	IV.	IV.	—	—
Крюково . . .	24 ³ / ₄	568	36	III.	IV.	1	—
Химки . . .	18 ³ / ₄	586 ³ / ₄	17 ¹ / ₄	IV.	IV.	—	—
Москва . . .	17 ¹ / ₄	604	—	I.	I.	18	Большія

(*) Главныя мастерскія дороги состоятъ въ Александровскомъ Главномъ Механическомъ заводѣ, на р. Невѣ, близъ С. Петербурга.

II. МОСКОВСКО-СЕРПУХОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся па- ровозныя зданія и на сколько паро- возовъ.	Гдѣ находятся мастерскія и какія.
	Между стан- ціями.	Отъ Москвы.	Отъ Серпухова.				
Москва . . .	—	—	92	I.	I.	15 (*)	Вагонныя и ма- лыя паровозныя.
Царицыно . .	17 ¹ / ₂	17 ¹ / ₂	74 ¹ / ₂	IV.	IV.	—	—
Подольскъ . .	22	39 ¹ / ₂	52 ¹ / ₂	III.	III.	1	—
Молоди . . .	19 ¹ / ₂	59	33	IV.	IV.	—	—
Лопасня . . .	10 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	IV.	IV.	—	—
Серпуховъ . .	22 ¹ / ₂	92	—	II.	II.	8	—

(*) Изъ нихъ 2 на пассажирской и 13 на товарной станціи.

III. ГРУШЕВСКО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ	Разстоянія.				Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между стан- ціями.	Отъ Аксай- ской станціи.	Отъ Грушев- ской станціи.	Отъ Атюк- тинской стан- ціи.				
Аксайская . .	—	—	60	61	III.	III.	2	—
Новочеркасская .	24	24	36	37	I.	I.	5	Большія.
Максимовская . .	31	55	5	6	III.	III.	—	—
Грушевская . . .	5	60	—	—	IV.	IV.	—	—
АТЮКТИНСКАЯ ВѢТВЬ.								
Максимовская . .	—	55	—	6	III.	III.	—	—
Атюктинская . .	6	61	—	—	IV.	IV.	—	—

IV. БАЛТО-ОДЕССКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станціи.	Гдѣ находятся пассажиръскіе дома и какого разряда	Гдѣ находятся паровозныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ находятся мастерскія и какія.
	Между сме- жными станціями.	Отъ Балты,	Отъ Одессы.				
I. Балто-Одесская линія.							
Балта	—	—	196	II.	II.	9	Малыя.
Бирзула	20,9	20,9	175,1	III.	III.	—	—
Чубовка	11,1	32,0	164	времен.	—	—	—
Мордаровка	16,6	48,6	147,4	III.	IV.	—	—
Затишье	24	72,6	123,4	IV.	IV.	—	—
Пвацовка	18,1	90,7	105,3	времен.	—	—	—
Веселый Кутъ	8,9	99,6	96,4	II.	III.	9	Малыя.
Раздѣльная	29,1	128,7	67,3	II.	III.	2	—
Колонтаевка	19,6	148,3	47,7	времен.	V.	—	—
Выгода	15,2	163,5	32,5	III.	IV.	—	—
Гниляково	11,1	174,6	21,4	времен.	V.	—	—
Одесса (Кулико- во поле)	21,4	196	—	I.	времен.	10	Большія для паровозовъ со сборочною на 10 паровозовъ, и для вагоновъ.
II. Одессо-Тира- спольская лінія.		Отъ Одессы.	Отъ Тирас- поля.				
Раздѣльная	—	67,3	43,3	II.	III.	2	—
Кучурганъ	13,1	80,4	30,2	IV.	IV.	2	—
Новосавицкая	11,2	91,6	19	Предположенная.		—	—
Тирасполь	19	110,6	—	II.	II.	6	—
						времен.	

V. С. ПЕТЕРБУРГО-ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА,

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Пассажирскія зданія и какого класса.	Паровозныя зданія и на сколько па- ровозовъ.	Мастерскія и какія.
	Между сме- жными станціями.	Отъ С. Пе- тербурга.	Отъ Вержбо- лова.				
Отъ С. Петербурга до Вержболова.							
С. Петербургъ	—	—	835	I.	I.	24	Мастерскія боль- шаго и малаго ремонта.
Царское-Село . . .	20	20	815	IV.	III	4 безъ упо- требленія.	
Гатчина	22	42	793	III.	III.	4	Мастерскія ма- лаго ремонта.
Суйда	8	50	785	V.	V.	—	
Сиверская	13	63	772	IV.	IV.	—	
Дивенская	16	79	756	III.	III.	2	
Мшинская	20	99	736	IV.	IV.	2	
Преображенская . .	16	115	720	IV	IV.	—	
Луга	13	128	707	II.	II.	12	
Серебрянка	21	149	686	IV.	IV	—	
Плюсса	22	171	664	IV.	IV.	—	
Бѣлая	21	192	643	II.	II.	2	
Новоселъе	21	213	622	IV.	IV.	—	
Торошино	24	237	598	IV.	IV.	—	
Псковъ	19	256	579	I.	I.	20	
Орлы	24	280	555	IV.	IV.	—	
Островъ	25	305	530	III.	II.	4	
Жогово	26	331	504	IV.	IV	—	
Пондеры	28	359	476	IV.	IV.	—	
Борсовка	17	376	459	II.	II.	12	
Ивановка	16	392	443	IV.	IV.	—	
Рѣжица	24	416	419	IV	IV.	—	
Антонополь	19	435	400	III.	III.	4	
Рушона	24	459	376	IV.	IV.	—	
Дубно	14	473	362	IV.	IV.	—	
Динабургъ	24	497	338	I.	I.	26	
Балкуны	5	502	333	IV.	IV.	6	
Ново-Александр . .	17	519	316	IV.	IV.	—	
Дукшты	21	540	295	III.	III.	2	
Игнамино	22	562	273	IV	IV.	—	
Свѣнцианы	23	585	250	II.	II.	6	
Подбродзе	24	609	226	IV.	IV.	—	
Безданы	24	633	202	IV.	IV.	—	
Вильна	24	657	178	I.	I.	28	
Ландварово	17	674	161	III.	II.	4	
Гвѣя	22	696	139	IV.	IV.	—	
Жосли	15	711	124	III.	III.	2	
Провенишки	24	735	100	IV.	IV.	—	
Бовно	19	754	81	I.	I.	22	
Мауруцы	18	772	63	IV.	IV.	—	
Бозлова-Руда	17	789	46	III.	III.	2	
Пильвишки	18	807	28	IV.	IV.	—	
Вильковишки	12	819	16	IV.	IV.	—	
Вержболово	16	835	—	I.	I.	12	

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя здания и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными станціями.	Отъ С.-Пе- тербурга.	Отъ Вар- шавы.				
Отъ Вильны до Варшавы.							
Вильна	—	657	388	I.	I.	28	Мастерскія ма- лаго и большаго ремонта.
Ландварово . . .	17	674	371	III.	II.	4	
Рудзиски	19	693	352	IV.	IV.	—	
Олькеники	18	711	334	IV.	IV.	—	
Ораны	19	730	315	III.	III.	4	
Марциканце . . .	20	750	295	IV.	IV.	—	Мастерскія малого ремонта
Порѣчье	24	774	271	II.	II.	6	
Гродно	30	804	241	IV.	III.	—	
Кузница	24	828	217	IV.	IV.	—	
Соколка	16	844	201	III.	III.	4	
Черная Весь . . .	18	862	183	IV.	IV.	—	Мастерскія большаго и ма- лаго ремонта.
Бѣлостокъ	20	882	163	IV.	IV.	—	
Лапы	22	904	141	I.	I.	24	
Средница	25	929	116	IV.	IV.	—	
Чижевъ	14	943	102	III.	III.	4	
Малкино	23	966	79	IV.	IV.	—	Маст. малого ремонта.
Лоховъ	28	994	51	III.	III.	4	
Тлушь	19	1013	32	IV.	IV.	—	
Варшава	32	1045	—	I.	I.	12	

VI. МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя здания и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смежными станціями.	Отъ Москвы.	Отъ Нижнего Новгорода.				
Московская (врем.)	—	—	410	I.	I. класса временная.	18	Мастер. малаго ремонта.
Кусковская . . .	7	7	403	IV.	IV.	—	
Обираловская . .	13	20	390	IV.	IV.	—	
Васильевская . .	12	32	378	IV.	IV.	—	
Богородская . . .	16	48	362	IV.	IV.	—	
Павловская . . .	13	61	349	II.	II.	12	
Орѣховская . . .	21	82	328	IV.	IV.	—	
Покровская . . .	18	100	310	IV.	IV.	—	
Пѣтушкинская . .	15	115	295	III.	III.	6	
Болдинская . . .	17	132	278	IV.	IV.	—	
Ундольская . . .	16	148	262	IV.	IV.	—	
Колокшинская . .	13	161	249	IV.	IV.	—	
Владимірская . .	16	177	233	I.	I.	24	Мастер. малаго ремонта
Боголюбовская .	10	187	223	V.	V.	—	
Второвская . . .	16	203	207	IV.	IV.	—	
Шуйско-Ивановск.	20	223	187	III.	III.	4	
Ковровская . . .	14	237	173	IV.	IV.	—	Главные паров. и вагонныя мастерскія.
Крестниковская .	22	259	151	IV.	IV.	—	
Мстера	15	274	136	IV.	IV.	—	
Вязниковская . .	19	293	117	II.	II.	12	
Чудковская . . .	25	318	92	IV.	IV.	—	
Гороховецкая . .	19	337	73	III.	III.	2	
Горбатовская . .	19	356	54	IV.	IV.	—	
Черная	24	380	30	IV.	IV.	—	
Орловская	17	397	13	IV.	IV.	—	
Нижегородская .	13	410	—	I.	I.	32	Мастер. малаго ремонта.

VII. МОСКОВСКО-РЯЗАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смежными станціями.	Отъ Москвы.	Отъ Рязани.				
Москва	0	0	185	I.	I.	25	Мастерскія большія.
Перово	10	10	175	—	—	—	
Люберцы	10	19	166	III.	III.	—	
Быково	12	31	154	III.	III.	—	
Раменское	11	42	144	III.	III.	—	
Фаустово	21	63	123	II.	II.	2	
Воскресенское	21	84	102	III.	III.	—	
Пески	11	95	91	III.	III.	—	Мастерскія малыя.
Ново-Коломна	12	107	78	III.	III.	—	
Коломна	1	109	76	I.	I.	12	
Духовицы	19	128	58	III.	III.	—	
Горки	15	143	43	III.	III.	—	
Дивово	15	158	28	IV.	IV.	—	Мастерскія малыя.
Рыбное	10	169	17	III.	III.	—	
Рязань	17	185	0	I.	I.	9	

VIII. РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ находятся мастерскія и какія.
	Между смежными станціями.	Отъ Рязани.	Отъ Козлова.				
Рязанская	—	—	197	I.	I.	9	Малыя мастерскія.
Сергіевская	10	10	177	III.	III.	—	
Вороновская	24	44	153	III.	III.	—	
Хрущовская	12	57	140	III.	III.	—	
Никитинская	9	66	132	II.	II.	4	
Кораблинская	17	83	114	III.	III.	—	Малыя мастерскія.
Рязская	24	108	90	II.	II.	9	
Раненбургская	25	133	65	II.	II.	2	
Богоявленская	24	157	41	III.	III.	—	
Хоботовская	20	177	21	III.	III.	—	Большія мастерскія.
Козловская	20	197	—	I.	I.	9	

IX РИГО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится па- ровозныя зданія и на сколько парово- зовъ.	Гдѣ нахо- дится мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ Риги.	Отъ Дина- бурга.				
Рига	—	—	204	I.	I.	12	{ Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ.
Куртенгофъ . . .	17	17	187	IV.	IV.	—	
Огеръ	15	32	172	III.	III.	—	
Рингмундсгофъ .	16	48	156	III.	III.	—	
Ремерсгофъ . . .	20	68	136	II.	II.	6	
Кокенгузенъ . .	20	88	116	III.	III.	—	
Штокмансгофъ .	17	105	99	IV.	—	—	
Крейцбургъ . .	16	121	83	II.	II.	6	
Треппенгофъ . .	16	137	67	IV.	IV.	—	
Ливенгофъ . . .	11	148	56	IV.	IV.	—	
Царьградъ . . .	10	158	46	IV.	IV.	2	{ Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ. *)
Ницгаль	16	174	30	IV.	IV.	—	
Ликсна	16	190	14	III.	III.	—	{ Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ. *)
Динабургъ . . .	14	204	—	II.	II.	6	

*) Мастерскія въ Динабургѣ общія для дорогъ Риги-Динабургской и Дина-
бург-Витебской.

Х. ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся па- ровозныя зданія и на сколько парово- зовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ Дина- бурга.	Отъ Витеб- ска.				
Динабургъ	—	—	243	*)	*)	15	Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ.
Гозефово	16	16	227	III	III	—	
Креславка.	24	40	203	II	II	4	
Балбинова	25	65	178	III	III	—	
Дрисса	25	90	153	II	II	4	
Борковичи	27	117	126	III	III	—	
Полоцкъ	33	150	93	II	II	4	
Оболь.	33	183	60	III	III	—	
Баболіно (Сиро- тино).	22	205	38	II	II	4	
Старое село. . . .	18	223	20	III	III	—	Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ.
Витебскъ	20	243	—	I	I	9	

*) Пользуется станціей Риго-Динабургской желѣзной дороги.

*) Мастерскія общія съ Риго-Динабургскою дорогою.

XI. ВОЛГО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ находятся мастерскія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ Царицына.	Отъ хутора Калача.				
Волжская	—	—	73	I.	I	6	Большая ма- стерская.
Садовая	5,9	5,9	67,4	III.	—	—	
Крутая	6,2	12,4	60,9	II.	II	—	
Карповская . . .	20,2	32,3	40,7	II.	II.	—	
Кривомузгинская	20,3	52,6	20,4	II.	II.	—	
Донская	20,4	73	—	I.	I.	4	Малая мастер- ская.

XII. ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстояніе.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ находятся мастерскія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ С. Пе- тербурга.	Отъ Пав- ловска.				
С.-Петербургъ . .	—	—	25	I.	I.	5	Малая.
Московск. шоссе.	12,5	12,5	12,5	III.	III.	—	
Царское Село . . .	9	21,5	3,5	II.	II.	1	
Павловскъ	3,5	25	—	II.	II.	—	

ХІІІ. ПЕТЕРГОФСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ С.-Петер- бурга.	Отъ Ораніен- баума.				
С. Петербургъ .	—	—	38, ₄	I.	I.	8	Паровозныя и вагонныя.
Лигово	13	13	25, ₄	Малыя безъ назначенія класса.	Каменн.	—	
Сергіевская . . .	5	18	29, ₄		Деревянн.	—	
Стрѣльна	3	21	17, ₄		—	—	
Новый Петергофъ	6, ₂	27, ₂	11, ₂	I.	I.	2	
Стар. Петергофъ.	3, ₇	30, ₉	7, ₅	Малая.	Дерев.	—	
Ораніенбаумъ . .	7, ₅	38, ₄	—	I.	I.	2	
Красносельская вѣтвь.							
Лигово	—	11, ₁	25, ₄				
Красное Село . .	11, ₁	24, ₁	36, ₅			1	

ХІV. МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ Москвы.	Отъ Сергіев- ской ст.				
Москва	—	—	67	I.	I.	9	Большая мастерская.
Мытищинская . .	17	17	50	IV.	IV.	—	
Пушкинская . . .	11	28	39	IV.	IV.	—	
Талицкая	14	42	25	IV.	IV.	—	
Хотьковская . . .	14	56	11	IV.	IV.	—	
Сергіевская . . .	11	67	0	II.	II.	4	

XV. ВАРШАВО-ВѢНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находится пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находится паро- возныя здания и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смежными станціями.	Отъ Варшавы.	Отъ Границы.				
Варшава	—	—	288	I	I	28	I разряда.
Прушковъ	16	16	272	III	III		
Гродзискъ	12	28	260	III	III		
Руда Гузовская	13	41	247	II	II		
Радзивилловъ . .	11	52	236	III	III		II разряда.
Скерневицы . . .	10	62	226	I	I	12	
Плыцвя	14	76	212	III	III		
Роговъ	15	91	197	III	III		
Колюшки	9	100	188	II	II		
Рокицины	8	108	180	III	III		
Бабы	16	124	164	III	III		III разряда.
Петриковъ	12	136	152	I	I	8	
Горжковицы . . .	21	157	131	III	III		
Радомскъ	21	178	110	II	II		
Кломницы	18	196	92	III	III		III разряда.
Ченстоховъ . . .	20	216	72	I	I	10	
Порай	16	232	56	III	III		
Мышковъ	14	246	42	II	II		
Заверце	12	258	30	III	III		
Лазы	6	264	24	III	III		
Зомбковицы . . .	11	275	13	II	III	2	
Граница	13	288	—	I	I		
ВѢТВЬ ОТЪ СКЕРНЕВИЦЪ ДО ЛОВИЧА.							
			Отъ Алексан- дра на прусской границѣ.				
Скерневицы . . .	—	62	151	—	—		
Ловичъ	20	82	131	II	II		
ВѢТВЬ ОТЪ ЗОМБКОВИЦЪ ДО ПРУССКОЙ ГРАН.							
			Отъ другаго конца дороги.				
Зомбковицы . . .	—	275	16	II	III		
Домброва	7	282	9	III	III		
Сосновцы	9	291	—	I	I	15	II разряда.

XVI. ВАРШАВО-БРОМБЕРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возные зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- скія и какія.
	Между смежными станціями.	Отъ Варшавы.	Отъ Алексан- дрова.				
Ловичъ	—	82	131	—	—		
Пнево	25	107	106	III	III		
Кутно	18	125	88	II	II	4	
Островы	13	138	75	III	III		
Коваль	23	161	52	III	III		
Влоцлавокъ	15	176	37	II	II	4	
Нешава	21	197	16	III	III		
Александровъ	16	213	—	I	I	6	III разр.

XVII. ЛОДЗИНСКАЯ ФАБРИЧНАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ОТЪ КОЛЮШКИ ДО ЛОДЗИ.

			Отъ Лодзп.				
Колюшки	—	100	26	II	II		
Лодзь	26	120	—	I	I	5	III разряда.

XVIII. ВАРШАВО-ТЕРЕСПОЛЬСКАЯ ЖЕЛ. ДОРОГА.

Прага	—	—	192	I	I	15	I разр.
Милосна	17	—	175	III	III		
Минскъ	18	35	157	III	III		
Мрозы	17	52	140	III	III	2	
Котунь	18	70	122	III	III		
Сѣдлецъ	14	84	108	II	II		
Луковъ	26	110	82	II	III	2	Малыя.
Мендзиржець	27	136	56	II	II		
Бѣла	23	159	33	III	III		
Хотыловъ	15	174	19	III	III		
Тересполь	19	192	—	II	II	4	

ХІХ. ГЕЛЬСИНГФОРСО-ТАВАСТГУССКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Въ Финляндіи.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Разстоянія.			Классъ станцій.	Гдѣ находятся пас- сажирскіе дома и какого разряда.	Гдѣ находятся паро- возныя зданія и на сколько паровозовъ.	Гдѣ нахо- дятся мастер- и какія.
	Между смеж- ными стан- ціями.	Отъ Гель- сингфорса.	Отъ Таваст- густа.				
Гельсингфорсъ .	—	—	100	Не классифицированы.	1	8	Мастерскія
Полустанція } Мальмъ	10	10	90		1	—	
Дикурсбю . . .	5	15	85		1	—	
Керво	12	27	73		1	—	
Трескенда . . .	7	34	66		1	—	
Гювинге	21	55	45		1	—	
Ригимяки	12	67	33		1	—	
Рюттиле	8	75	25		1	—	
Полустанція } Леппекоски	6	81	19		1	—	
Туренги	6	87	13		1	—	
Тавастгусъ . . .	13	100	—		1	4	

Къ отдѣлу сему прилагается карта состоянія сѣти желѣзныхъ дорогъ къ
1 Января 1867 года.

А.

ТАБЛИЦА

ОСНОВНЫХЪ КАПИТАЛОВЪ, ЗАЙМОВЪ И СТОИМОСТИ

ПОСТРОЕННЫХЪ И СТРОЯЩИХСЯ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

по 1 Января 1867 года.

Т А Б Л И Ц А

ОСНОВНЫХЪ КАПИТАЛОВЪ, ЗАЙМОВЪ И СТОИМОСТИ СООРУЖЕНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Означеніе дорогъ.	Протяженіе въ верстахъ.	Основный капиталъ по уступочнымъ договорамъ.				Долги.		Стоимость сооруженія по 1 Января 1867 г.		ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ акціяхъ.	Въ облигаціяхъ.	Всего.	На версту дороги.	Правительству кромѣ гарантіи.	Частнымъ лицамъ и Обществ.	Общій.	На версту дороги.	
I. Открытыя вполнѣ для движенія.										Цифры, напечатанныя шрифтомъ 000, выставлены по приблизительнымъ даннымъ. Числа, отмѣченные знакомъ *, представляютъ рубли металлическихъ, а прочія кредитные.
Правительственные.										
Николаевская . . .	604	—	—	—	—	—	—	75 000 000,00	124 172,18	
Грушевская	66	—	—	—	—	—	—	2 917 462,40	44 203,97	
Балто-Одесская . . .	240,7	—	—	—	—	—	—	12 687 400,00	52 710,42	
Гельсингф.-Тавастг.	100	—	—	—	—	—	—	3 957 770,00	39 577,70	
Правительственные, уступленные въ аренду.										
Варшаво-Вѣнская . .	325	* 10 000 000	* 5 000 000	* 15 000 000	* 46 153,84	—	—	15 000 000 (1)	—	(1) Стоимость неизвѣстна.
Частныя.										
С. Петербурго-Варшавская	1206	{ * 75 000 000	* 37 359 625	* 112 359 625	* 69 529,28	47 238 583,81	—	{ 125 129 115,23 36 118 366,47	103 755,48 88 093,58	(2) Въ томъ числѣ 25 438,25 металлическихъ. Изъ числа 26 875 выпущенныхъ облигацій, въ 200 талер. каждая, погашено до 1867 г. 430 облигацій.
Московско-Нижегор.	410									
Московско-Рязанская	196,4	10 000 000	* 5 000 000	{ 10 000 000 * 5 000 000	{ 76 374,75 (2)	—	—	14 975 990,87	76 252,50	
Рязанско-Козловская	197	* 4 890 625	* 10 074 627	* 14 965 252	* 75 965,75	—	—	14 004 972,77	71 091,23	(3) Изъ этого числа къ концу 1866 г. погашено 849 акц. на сумму 106 125 р.
Риго-Динабургская .	204	* 10 200 000 (3)	* 1 300 000 (4)	* 11 500 000	* 56 372,55	—	—	10 926 629,46	53 561,91	
Динабург-Витебская	243	—	—	* 16 250 000	* 66 872,43	—	—	16 250 000 (5)	—	(4) Выпускъ облигацій разрѣшенъ въ 1863 году.
Волго-Донская . . .	73	4 800 000	—	4 800 000 (6)	65 753,42	—	—	4 470 624,07	61 241,43	(5) Стоимость неизвѣстна.
Царскосельская . . .	25	1 050 000	—	1 050 000	42 000,00	423 589,54	149 501,70	1 423 887,13 (7)	63 191,38 (7)	(6) Въ 1865 и 1866 г. погашено 984 акціи на 98 400 руб.
Петергофская, съ вѣтвью	50,9	3 300 000 (8)	—	3 300 000 (8)	64 833,00	—	—	4 761 427,38	93 544,74	(7) Инвентарная стоимость. Первоначальная же составляла 1 528 423,61 р., или 61 136,94 на версту.
Московско-Ярославск.	66,4	4 050 000 (9)	—	4 050 000 (9)	61 270,79	687 375,82	—	4 258 939,98	64 431,77	(8) На эту сумму дозволено составить основной капиталъ въ случаѣ образованія Общества.
Варшаво-Бромбергск.	131	5 400 000	—	5 400 000	41 221,37	—	—	5 400 000,00 (10)	—	(9) Дѣйствительно выпущено акцій на 3 275 100 рублей.
Лодзинская	26	* 1 250 000	—	* 1 250 000	* 48 076,92	—	—	1 250 000,00 (10)	—	(10) Стоимость неизвѣстна.
Итого . .	4164,1	—	—	{ 28 600 000 * 176 324 877	{ Средняя (11) 71 921,30	—	—	{ 331 032 585,76 * 17 500 000,00	{ Средній: 83 699,38	(11) По нормальному курсу, и по капиталу 204 924 877 р., сложенному со стоимостью 94 562 632 р. дорогъ правительственныхъ.
				204 924 877				348 532 585,76		

Означеніе дорогъ.	Протяженіе въ верстахъ.	Основный капиталъ по счѣтамъ и договорамъ.				Долги.		Стоимость сооруженія по 1 Января 1867 г.		ПРИМѢЧАНІЯ.
		Въ акціяхъ.	Въ облигаціяхъ.	Всего.	На версту дороги.	Правительству кромѣ гарантій.	Частнымъ лицамъ и Обществ.	Общая.	На версту дороги.	
II. Строющіяся и разрѣшенныя.										
Московско-Курская .	506,9	—	—	31 618 961 ⁽¹²⁾	62 377,12	—	—	—	—	⁽¹²⁾ Со включеніемъ вѣтви къ Николаевской желѣзной дорогѣ. ⁽¹³⁾ 455 верстъ по { 37 189,80 кредит. 23 066,90 металл. 167 верстъ по { 37 403,24 кредит. 21 484,60 металл.
Кіево-Балтская . .	622	—	—	23 167 696 * 14 083 370	59 889,67 ⁽¹³⁾	—	—	—	—	
Балто-Елисаветградская	244,5	—	—	37 251 066		—	—	—	—	
Рязско-Моршанская	120	—	—	10 530 000 ⁽¹⁴⁾	45 000,00 ⁽¹⁵⁾	—	—	—	—	⁽¹⁴⁾ Условная предѣльная цѣна по контракту, при нормальной длинѣ дороги 234 версты. ⁽¹⁵⁾ Сверхъ того, разность курсовъ по заграничнымъ платежамъ. ⁽¹⁶⁾ Стоимость построенія дороги по договору, опредѣлена въ 23 899 281 р. металл., или при длинѣ 440 в. въ 54 316,55 р. металл. за версту.
Козловъ-Воронежская	169	—	—	* 7 021 875	*58 515,60	—	—	—	—	
Курско-Кіевская . .	440	—	—	12 495 000	73 934,91	—	—	—	—	
Варшаво-Тереспольская	196	—	—	* 28 125 000 ⁽¹⁶⁾	*63 920,45	—	—	—	—	
Итого . .	2 298,4	—	—	* 10 200 000	*52 040,82	—	—	—	—	
				77 811 657 } * 59 430 245 }	Средняя.		—	—	—	
				137 241 902	59 711,93					

Б.

Т А Б Л И Ц А

**ДАРОВАННЫХЪ ПРАВИТЕЛЬСТВОМЪ ПО УСТАВАМЪ И
УСТУПОЧНЫМЪ ДОГОВОРАМЪ ЧАСТНЫХЪ ОБЩЕСТВЪ**

Г А Р А Н Т І Й

ЧИСТАГО ИЛИ ВАЛОВАГО ДОХОДА

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

**ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ УПЛАТЪ ПРАВИТЕЛЬСТВОМЪ, И ВОЗМѢЩЕНІЙ
ЧАСТНЫМИ ОБЩЕСТВАМИ,**

ПО 1 ЯНВАРЯ 1867 ГОДА.

Примѣчаніе. Въ таблицѣ этой показаны тѣ величины чистаго дохода, которыя, по обревизованіи книгъ и отчетовъ Обществъ, приняты Правительствомъ по расчету гарантіи, на основаніи уставовъ и договоровъ.

ТАБЛИЦА

дарованных Правительством по уставам и уступочным договорам чужих Обществъ желѣзныхъ дорогъ гарантій чистаго или валоваго дохода.

(По свѣдѣнiямъ, находящимся въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ).

ГАРАНТИРОВАННЫЯ ДОРОГИ.	Длина дороги.	Какой доходъ га- рантированъ.	Срокъ гарантіи.			На какой капи- талъ.	Сколько процен- товъ.	Сколько причитается гарантіи въ годъ.		Сколько выдано гарантіи по 1 Января 1867 г.				Возмѣщено Обще- ствомъ въ счетъ уплаченной га- рантіи.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Съ какого времени.	До какого времени.	Число лѣтъ.			Всего.	На версту дороги.	Годы.	Чистый доходъ до- роги.	Выдано:			
												Собственно гарантіи.	Потери на курсѣ.		
III. Открытыя для движенія.															
1. Главное Общество: С. Пет.-Варшавская. Моск.-Нижегородская	1616	Чист.	3 Ноября 1861. 1 Января 1867. 1 Января 1942.	1 Января 1867. 1 Января 1942. 1 Января 1952.	5 л. 2 м. 75 л. 10 л. 90 л. 2 м.	акц. 75 000 000 обл. 35 000 000 обл. 2 359 625 * 112 359 625	50/0 4 1/2 4 съ погаш.	*5 419 385 *5 545 118 *3 810 237	*3 353,58 *3 431,38 *2 357,82	1861 1862 1863 1864 1865 1866	— 1 428 016,43 3 064 828,33 3 070 155,64 3 584 629,87 3 913 385,64	— 5 044 385 5 419 385 5 419 385 5 419 385 4 046 000(1)	— 517 854,81 323 193,80 803 341,66 1 247 783,03 1 426 742,42	— — — 1 775 514,74 —	Цифры, означенныя знаком *, озна- чаютъ металлическіе рубли. Изъ чистаго дохода употреблено: На уплату за заводъ герцога Лейх- тенбергскаго: въ 1863 г. 200 000. — 1864 г. 200 000. — 1865 г. 200 000. — 1866 г. 200 000. На окончаніе линій съ Высочайшаго разрѣшенія 22 Марта 1864 г.: въ 1863 г. 2 864 338,34 — 1864 г. 1 550 928,82 — 1865 г. 584 242,84 На уплату по дѣламъ тажебнымъ, на основаніи того же разрѣшенія: въ 1864 г. 1 319 226,82 — 1865 г. 224 872,29 — 1866 г. 580 495,82 (1) Сверхъ того отпущено въ 1866 г. по сроку 1 Января 1867 г., въ счетъ гарантіи на сей годъ: гарантіи 1 468 750. потери на курсѣ 386 700. 1 855 450.
2. Московско-Рязанская	196,4	Чист.	21 Юля 1862.	21 Юля 1942.	80	12 176 800 (62 000 р. съ версты).	50/0	608 908,30	3 100,35	1862 1863 1864 1865 1866	289 972,86 460 589,91 826 093,69 1 391 580,50	73 402,04 6 810,82 — — —	— — — — —	80 213,76 80 213,76	
3. Рязанско-Козловская.	197	Чист.	5 Сент. 1866	5 Сент. 1947.	81	акц. 4 890 625 обл. 10 074 627 * 14 965 252	5 1/10	*763 227,85	*3 874,26	—	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	
4. Риго-Динабургская .	204	Чист.	1 Ноября 1861.	1 Ноября 1936.	75	акц. 10 200 000	4 1/2	459 000	2 250	1861 1862 1863 1864 1865 1866	— — 196 354,34 199 976,72 235 655,58 71 788,48	500 704,44 262 645,66 259 023,28 223 344,42 447 527,77	— — — — — —	— — — — — —	Хотя по уставу гарантірованы капиталь 10 200 000 предѣльныхъ рублей по 450, но, по особымъ ходатайствамъ Общества, Высочай- шимъ разрѣшено (стр. 109) вклю- чить въ эксплуатационные расходи проценты (по 5 1/2) и погашеніе на капиталь 1 300 000 рублей, обра- зованный выпускомъ облигацій, а равно потери на курсѣ по оплатѣ купоновъ, акцій и облигацій. Та- кимъ образомъ, гарантірованный капиталь составляетъ 11 500 000 р. металлическихъ.
								703 775,42	1 693 245,57						

ГАРАНТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ.	Длина дороги.	Какой доходъ га- рантированъ.	Срокъ гарантіи.			На какой капи- талъ.	Сколько процен- товъ.	Сколько причитается гарантіи въ годъ.		Сколько выдано гарантіи по 1 Января 1887 г.					Возмещено Обще- ствомъ въ счетъ уплаченной га- рантіи.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Съ какого времени.	До какого времени.	Число лѣтъ.			Всего.	На версту дороги.	Годы.	Чистый доходъ до- роги.	Выдано.		Собственно гарантіи.	Потери на курсѣ.	
5. Динабург-Витебская	243	Чист.	24 Мая 1866.	24 Мая 1953.	80	*16 250 000	5 1/2	*826 043,75	*3 399,36	1866	23,30	168 750	47 967,50	—	—	
												216 717,50				
6. Волго-Донская . . .	73	Чист.	1 Июля 1862	1 Июля 1942.	80	6 400 000	4 1/2	288 000	3 945,20	1862	Уб. 3 432,42	144 000	—	—	—	
										1863	Уб. 23 748,81	288 000	—	—	—	
										1864	Уб. 267,25	288 000	—	—	—	
										1865	Уб. 47 816,79	288 000	—	—	—	
										1866	Дох. 108,36	288 000	—	—	—	
7. Красносельская вѣтвь Петергофской дороги.	12,5	Валов.	14 Июня 1859.	14 Июня 1869.	10	(Валов. сборъ въ 30 000)	—	10 000	—	1861	Уб. 75 157,01	1 296 000	—	—	—	
											Валов. сборъ.					
										1862	27 482,25	2 517,75	—	—	—	
										1863	23 621,32	6 378,08	—	—	—	
										1864	9 806,04	10 000,00	—	—	—	
										1865	—	—	—	—	—	
										1866	Неизвѣстно	—	—	—	—	
8. Варшаво-Вромбергская	131 (130,8)	Чист.	1 Янв. 1863	1 Янв. 1938.	75	5 886 000	4 1/2	264 870	2 025	1863	—	—	—	—	—	
										1864	302 064,96	—	—	—	—	
										1865	—	—	—	—	—	
9. Лодзинская	26	Чист.	19 Июня 1866.	19 Июня 1941.	75	*1 274 000	5	*63 700	*2 450	—	—	—	—	—	—	
10. Варшаво-Тересполь- ская (участокъ отъ Вар- шавы до Лукова).	110	Чист.	19 Нояб. 1866.	Черезъ 75 л. по откры- тіи всей дороги.	—	*5 830 000	5 1/2	*299 205	*2 720,04	—	—	—	—	—	—	
Итого . . .	2 808,0	—	—	—	—	34 662 800 *150 678 877 185 341 677(2)	—	1 630 778,20 *7 497 294,00 9 128 072,80	—	—	—	—	—	—	—	1 855 728,50 (2) Кромѣ Красносельской вѣтви.

ГАРАНТИРОВАННЫЯ ДОРОГИ.	Длина дороги.	Какой доходъ га- рантированъ.	Срокъ гарантіи.			На какой капи- талъ.	Сколько процен- товъ.	Сколько причитается гарантіи въ годъ.		Сколько выдано гарантіи по 1 Января 1867 г.					Возмѣщено Обще- ствомъ въ счетъ уплаченной га- рантіи.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Съ какого времени.	До какого времени.	Число лѣтъ.			Всего.	На версту дороги.	Годы.	Чистый доходъ до- роги.	Выдано.		Собственно гарантіи.		
б) Строющіяся:																
11. Рязско-Моршанская	120	Чист.	Со дня откры- тія дороги.	—	85	*7 021 875	5 ¹ / ₁₂	*356 945,34	*2 974,54	—	—	—	—	—	—	
12. Козловско-Воронежская	169	Чист.	Тоже.	—	81	12 495 000	5 ¹ / ₁₀	637 245	3 770,68	—	—	—	—	—	—	
13. Варшаво-Тересполь- ская (участ. отъ Ду- кова до Тереспоя) .	86	Чист.	Тоже.	—	75	*4 558 000	5,13	*233 923,90	*2 720,04	—	—	—	—	—	—	
Итого . . .	375	—	—	—	—	12 495 000 *11 579 875 24 074 875	—	637 245,00 *590 869,24 1 228 114,24	—	—	—	—	—	—	—	
в) Разрѣшенныя, по неначатыя:																
14. Орловско-Витебская	—	—	Предпріятіе Мортонъ Пито не состоялось, и обязательства					по договору съ нимъ прекращены.								
15. Курско-Кіевская . .	440	Чист.	Со времени образ. Общества.	—	85	*28 125 000	5 ¹ / ₁₂	*1 429 687,50	*3 249,29	—	—	—	—	—	—	
16. Цѣхординская вѣтъ Варшаво-Бромбергской дороги.	7	Чист.	Со времени открытія дви- женія.	1 Январ. 1938.	—	315 000	4 ¹ / ₂	14 175	2 025	—	—	—	—	—	—	
Итого . . .	447	—	—	—	—	315 000 *28 125 000 28 440 000	—	14 175 *1 429 687,50 1 443 862,50	—	—	—	—	—	—	—	
Всего . .	3 630,9	—	—	—	—	47 472 800 *190 383 752 237 856 552	—	2 282 198,20 *9 517 851,34 11 800 049,54	—	—	—	32 972 533,28		1 855 728,50		

ОТДѢЛЪ II.

ВЫВОДЫ СЛУЖБЫ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ВЪ 1865 ГОДУ.

ОТДѢЛЪ II.

ВЫВОДЫ СЛУЖБЫ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ въ 1865 году.

А.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

I.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

604 версты.

Начальникъ дороги: Инженеръ-Генералъ-Маіоръ А. А. **Серебряковъ** по 1 Іюля; а съ этого числа Инженеръ-Полковникъ П. П. **Зуевъ** 1. Помощники Начальника дороги: по 1 Іюля, Инженеръ-Полковникъ П. П. **Зуевъ** Инженеръ-Подполковникъ Е. Г. **Воробьевъ**; съ 10 Ноября Инженеръ-Подполковникъ П. З. **Клевескій**.

Начальники отдѣленій дороги: Инженеръ-Полковники: В. Θ. **Оттъ**, А. И. **Висневскій**, Н. Θ. **Броневичъ**, С. И. **Вержбовскій** и Р. Е. **Петровъ**.

Перевозочныя средства Николаевской дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	181.
Вагоновъ пассажирскихъ	253.
» товарныхъ	2 608.
Число мѣстъ въ вагонахъ пассажирскихъ	16 992.
» » » » арестантскихъ	400.

Число пудовъ, поднимаемыхъ въ сложности вагонами:

багажными	9 000.
товарными	<div> <div>лѣтомъ</div> <div>1 543 200.</div> </div>
	<div> <div>зимою</div> <div>1 286 000.</div> </div>

Въ теченіи года отправлено 10 074 поѣздовъ съ каждаго конца дороги, а именно:

Императорскихъ	48
Пассажирскихъ	3 062
Товарныхъ	6 660
Войсковыхъ	302
Экстренныхъ	2
	<hr/>
	10 074

Пройдено верстъ :

Паровозами, съ поѣздами:

	1864.	1865.
почтовыми	442 128	440 920
пассажирскими	1 165 158	1 095 108
товарными	2 350 236	2 357 294
войсковыми	159 452	162 964
экстренными	10 180	12 157
	<hr/>	<hr/>
	4 127 154	4 068 443
резервными	147 640	295 264
	<hr/>	<hr/>
Итого	4 274 794	4 363 707

Вагонами, въ поѣздахъ:

Почтовыхъ :

Императорскими	—	604
Семейными	310 004	362 400
I класса	441 154	440 920
II »	546 276	558 586
III »	442 595	440 920
Почтовыми	442 153	440 768
Багажными	442 128	440 920
	<hr/>	<hr/>
	2 624 310	2 685 118

Пассажирскихъ :

	1864.	1865.
Семейными	31 637	—
I класса	44 740	—
II »	889 273	805 917
III »	6 024 661	5 947 554
Почтовыми	—	152
Багажными	41 636	427 102
Товарными съ грузомъ	1 354 585	594 061
» порожними	434 153	88 903
	<hr/> 8 820 721	<hr/> 7 863 689

Войсковыхъ :

I класса	876	—
II »	25 561	49 487
III »	356 418	633 257
Товарными съ грузомъ	1 029 132	1 362 692
	<hr/> 1 411 987	<hr/> 2 045 436

Экстренныхъ :

Императорскими . .	8 175	15 177
Семейными	1 208	4 228
I класса	12 403	20 011
II »	10 648	16 385
III »	237	3 624
Багажными	6 609	12 698
Товарными съ грузомъ	3 654	—
	<hr/> 42 934	<hr/> 72 123

Товарныхъ :

Пассажирскими . .	324 757	414 281
Товарными :		
Съ грузомъ . .	31 624 137	34 966 929
Порожними . .	10 986 230	11 776 303
	<hr/> 42 935 124	<hr/> 47 157 513

Всего же пройдено верстъ вагонами:

	1864.	1865.
Императорскими	8 175	15 781
Пассажирами:		
I класса	499 173	460 931
II »	1 471 758	1 430 375
III »	6 823 911	7 025 355
Въ товарныхъ по-		
ѣздахъ	324 757	414 281
Семейными	342 885	366 628
	<u>9 462 484</u>	<u>9 697 570</u>
Почтовыми	442 153	440 920
Багажными	490 373	880 720
Итого.	<u>10 403 185</u>	<u>11 034 991</u>
Товарными:		
съ грузомъ	34 011 508	36 923 682
порожними	11 420 383	11 865 206
Итого	<u>45 431 891</u>	<u>48 788 888</u>
Всего же	<u>55 835 076</u>	<u>59 823 879</u>

Пройдено верстъ вагонами Николаевской дороги по дорогамъ С. Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской, и вагонами этихъ двухъ дорогъ по Николаевской 1 208 881

На 100 верстъ пробѣга по дорогѣ собственныхъ товарныхъ вагоновъ было:

съ грузомъ	74,8	75,7
порожнихъ.	25,2	24,3
	<u>100</u>	<u>100</u>

Ремонтъ, чистка и смазка подвижнаго состава, по контракту съ подрядчиками, оплачивались: въ часъ:

При скоростяхъ движенія не свѣше	50 вер.,	30 в.,	20 в.
Паровозовъ, идущихъ съ поѣздами или			
безъ оныхъ.	9	коп.	
Тендеровъ, тоже	3	»	

Вагоновъ пассажирскихъ, занятыхъ или	50 в.	30 в.	20 в.
порожнихъ	5 к.	3,5 к.	
Вагоновъ багажныхъ, занятыхъ или			
порожнихъ	3 »	2,4 »	
Вагоновъ почтовыхъ, тоже	3 »		
Вагоновъ товарныхъ, съ грузомъ . . .	4,2 »	—	2,4 к.
порожнихъ	3 »	—	1,2 »
Вагоновъ другихъ дорогъ, пассажир-			
скихъ или товарныхъ, проходящихъ			
по Николаевской дорогъ, занятыхъ			
или порожнихъ	1,7 »	—	—
Вагоновъ Николаевской дороги, пасса-			
жирскихъ или товарныхъ, проходя-			
щихъ по другимъ дорогамъ, заня-			
тыхъ или порожнихъ.	1,7 »	—	—

Издержано въ 1865 году на ремонтъ, чистку и смазку подвижнаго состава:

	Всего.	На версту пробѣга.
Паровозовъ и тендеровъ	524 124,24 руб.	12 к.
Вагоновъ пассажирскихъ	410 310,12 »	3,72 »
Вагоновъ товарныхъ	1 039 564,56 »	2,13 »
Вагоновъ на другихъ дорогахъ, или чужихъ на Николаевской	20 550,81 »	1,70 »
Итого	1 994 549,73 руб.	
Оптовой расходъ на окраску вагоновъ	35 500 »	
Всего	2 030 049,73 руб.	

что составляетъ на версту полезнаго пробѣга паровоза 49,9 руб.

Израсходовано: дровъ куб. саж. 60 858 на сумму	640 730 »
каменнаго угля пуд. 4 624 »	762,96 »
	641 492,96 руб.

что составляетъ на версту полезнаго пробѣга паровоза 14,7 коп.

Количество пассажиров и грузов, перевезенных по дорогам, было следующее:

	1864.	1865.
Пассажировъ: I класса	17 180	16 908
II »	87 490	85 765
III »	1 117 355	1 132 297
	<u>1 222 025</u>	<u>1 234 970</u>
Войскъ	246 458	182 368
Арестантовъ	8 000	9 600
Багажа, пудовъ	542 645	592 313
Воинскихъ грузовъ, пуд.	—	87 333
Товаровъ и грузовъ разнаго рода, пудовъ	31 062 005	34 929 500
Матеріаловъ дороги, пудовъ	—	5 553 421
Пороховыхъ и зарядныхъ ящиковъ, орудій, фуръ и проч., штукъ	—	1 962
Экипажей, штукъ	961	795
Животныхъ	45 666	43 604
Вагоновъ съ разными грузами	67	61
Подвижнаго состава другихъ дорогъ	—	2

Перевозка арестантовъ производится по-вагонно; въ 1864 году отправлено 80, а въ 1865 г. 96 вагоновъ; въ вагонѣ помѣщается 100 человѣкъ, а потому приняты числа: въ 1864 г. 8 000, а въ 1865 г. 9 600 человѣкъ.

Въ числѣ 592 313 пуд. багажа заключается почтовой клади: внутренней 15 402 пуд. и заграничной 453 пуда.

Въ общей сложности совершено въ движеніи въ 1865 году:

Пассажирами и войскомъ, пассажироверсть . 395 647 541 ¹⁾

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу, пудоверсть 15 767 965 ²⁾

по-штучно, предметоверсть 19 607 280

¹⁾ Въ томъ числѣ 579 840 вагоноверсть съ арестантами, по 100 человѣкъ въ вагонѣ, 5 798 400 пассажироверсть.

²⁾ Въ томъ числѣ 21 040 вагоноверсть, по 500 пуд. въ вагонѣ, 10 520 000 пудоверсть.

Изъ 100 рублей выручки за проѣздъ собственно пассажировъ причитается:

Всего: На семейные вагоны	3,27
I классъ	6,74
II »	16,63
III »	73,36
	<hr/> 100.

Въ почтовыхъ поѣздахъ: на семейные вагоны . . .	3,27
на I классъ	6,74
» II »	10,71
» III »	3,72
	<hr/> 24,44

Въ пассажирскихъ поѣздахъ: на II классъ	5,92
» III »	69,64
	<hr/> 75,56
	<hr/> 100.

На 100 проѣхавшихъ пассажировъ было:

Въ почтовыхъ поѣздахъ: въ семейныхъ вагонахъ . .	0,30
» I классъ	1,06
» II »	3,27
» III »	4,13
	<hr/> 8,76

Въ пассажирскихъ поѣздахъ, во II классъ	3,68
» III »	87,56
	<hr/> 91,24
	<hr/> 100.

Проѣхало пассажировъ (кромѣ войска):

а) Въ направленіи отъ С. Петербурга къ Москвѣ 591 660 или 48%
 отъ Москвы къ С. Петербургу 643 310 » 52%

Челов.

б) Изъ С. Петербурга въ Москву 116 555
 на Колпинскую ст. . . . 84 546
 » Чудовскую ст. . . . 15 161

на Волховскую . . .	26 830	
» Вышневолоцкую . . .	27 939	
» Тверскую . . .	50 688	
» Клинскую . . .	1 284	
» прочія станціи . . .	81 384	
	<hr/>	404 387 или 33°/о

Изъ Москвы въ С. Петербургъ . . .	116 033	
на Колпинскую стан. . .	1 796	
» Вышневолоцкую . . .	2 896	
» Завидовскую . . .	16 717	
» Тверскую . . .	25 632	
» Клинскую . . .	29 310	
» Подсолнечную . . .	25 964	
» Крюковскую . . .	18 879	
» Химскую . . .	18 232	
» прочія станціи. . .	13 137	
	<hr/>	268 596 . . 22°/о

Съ Тверской ст. въ С. Петербургъ . . .	51 118	
» Москву . . .	24 347	
на Вышневолоцкую ст. . .	5 024	
» Осташковскую . . .	5 066	
» Клинскую . . .	1 269	
» прочія станціи . . .	14 482	
	<hr/>	101 306 . . 8°/о

Съ прочихъ станц. въ С. Петербургъ . . .	209 747	
» Москву . . .	123 290	
» Тверскую станцію . . .	25 426	
» прочія станціи . . .	102 218	
	<hr/>	460 681 . . 37°/о

в) Въ мѣсяцахъ: Январѣ . . .	76 111	Юль . . .	103 632
Февралѣ . . .	72 071	Августѣ . . .	110 847
Мартѣ . . .	88 531	Сентябрѣ . . .	104 203
Апрѣлѣ . . .	118 359	Октябрѣ . . .	115 042
Маѣ . . .	145 912	Ноябрѣ . . .	95 091
Іюнѣ . . .	120 096	Декабрѣ . . .	85 075

Средній проѣздъ пассажировъ и войскъ составлялъ 277 верстъ		
или въ процентахъ всего протяженія дороги	—	» 46°/о
Средній пробѣгъ пуда багажа и почтъ	280	» 46°/о
» » » грузовъ, рассчитываемыхъ по		
вѣсу	388	» 64°/о
изъ нихъ собственно частныхъ грузовъ	437	» 72°/о
Средній пробѣгъ грузовъ по штучныхъ	423	» 70°/о
Наибольшій сборъ за пассажирское движеніе былъ		
въ Маѣ	311 799,60	руб.
Наименьшій, въ Февралѣ	195 454,60	»
Наибольшій сборъ за перевозку товаровъ и гру-		
зовъ, въ Сентябрѣ	674 964,17	»
Наименьшій, въ Апрѣлѣ	309 741,27	»
Перевезено товаровъ въ направленіи:		
отъ С. Петербурга къ Москвѣ	17 059 055	пуд.
отъ Москвы къ С. Петербургу	17 870 445	»
Изъ С. Петербурга въ Москву	7 936 161	»
на промежуточные станціи	1 772 623	»
Изъ Москвы въ С. Петербургъ	11 464 222	»
на промежуточные станціи	1 976 292	»
Съ Волховской станціи въ С. Петербургъ	327 390	»
въ Москву	3 879	»
Съ Вышневолоцкой станціи въ С. Петербургъ	907 793	»
въ Москву	128 789	»
Съ Тверской станціи въ С. Петербургъ	2 225 644	»
въ Москву	539 962	»
Съ промежуточныхъ станцій къ С. Петербургу	969 104	»
къ Москвѣ	6 677 641	»

Перевезено товаровъ и грузовъ, оплаченныхъ по вѣсу:

Въ Январѣ	2 714 150 пуд.	Въ Юлѣ	3 112 524 пуд.
» Февралѣ	2 886 506 »	» Августѣ	2 554 899 »
» Мартѣ	3 220 375 »	» Сентябрѣ	3 384 294 »
» Апрѣлѣ	1 532 748 »	» Октябрѣ	3 393 442 »
» Маѣ	3 113 209 »	» Ноябрьрѣ	2 435 140 »
» Июньѣ	3 408 751 »	» Декабрѣ	3 173 462 »
		<hr/>	
		34 929 500 пуд.	

Важнѣйшіе предметы товарной перевозки были:

Привезено въ С. Петербургъ: овса	2 635 831 пуд.
муки разнаго рода	2 112 648 »
пеньки	1 728 541 »
мяса свѣжаго и соленого	1 267 072 »
сахарнаго песку	619 066 »
пеньковыхъ издѣлій	535 404 »
шерсти и войлока	424 856 »
огородныхъ овощей	356 049 »
сѣмени льнянаго	332 855 »
сала и олеина	322 645 »
льна	282 695 »
кожи и издѣлій	269 697 »
желѣза и издѣлій	219 050 »
рыбы свѣжей и соленой	213 990 »
фруктовъ разнаго рода	203 976 »
полотна и холста	178 872 »
пакли	176 054 «
масла подсолнечнаго	160 495 »
масла коноплянаго	144 053 »
крупы пшениной	138 212 »
табаку русскаго	137 911 »
отрубей пшеничныхъ и ов-	
сяныхъ, и мѣсятки	135 865 »

крупы гречневой . . .	131 331 пуд.
меду	130 316 »
костей и китоваго уса .	115 003 »
домашнихъ птицъ и дичи	190 649 »
солоду	95 686 »
разнаго товара . . .	91 947 »
ржи	89 431 »
ячменя и жита . , .	89 199 »
домашней клади . . .	86 334 »
чугуна и чугунныхъ из- дѣлій	76 174 »
мягкой рухляди . . .	74 448 »
кофе	67 500 »
строительныхъ матеріа- ловъ	64 285 »
масла коровьяго . . .	61 626 »
поташу	56 356 »
хлопчатой бумаги. . .	55 213 »
дрожжей	54 843 »
крупы манной. . . .	54 044 »
сѣмянъ разныхъ . . .	52 459 »
пера и пуха	50 654 »
аптекарскихъ товаровъ .	50 331 »
Въ Москву: строительныхъ матеріал.	7 060 175 »
жельза и жельзныхъ из- дѣлій	1 094 384 »
чугуна и чугунныхъ из- дѣлій	1 053 566 »
пряжи бумажной . . .	490 389 »
хлопчатой бумаги. . .	478 062 »
машинъ.	469 507 »
москотильныхъ товаровъ	412 342 »
масла деревяннаго . ,	366 249 »

каменнаго угля	286 366 пуд.
чаю	269 555 »
мануфактурныхъ товаровъ	257 275 »
винъ виноградныхъ и на-	
питковъ	231 989 »
санда	180 529 »
аптекарскихъ товаровъ .	164 456 »
рыбы свѣжей и соленой	160 284 »
фруктовъ	154 926 »
свинцу и свинцовыхъ из-	
дѣлій	144 421 »
красокъ	115 916 »
сѣры	114 279 »
мѣди и мѣдныхъ издѣлій	86 654 »
пряжи шерстяной . . .	80 836 »
домашней клади	77 849 »
сала и олеина	76 764 »
мебели и столярныхъ из-	
дѣлій	74 500 »
стали	69 018 »
соли	67 327 »
сахара въ головахъ . .	64 364 »
бумаги оберточной . .	63 815 »
отрубей и мѣсятки . .	61 760 »
селитры	61 562 »
разнаго товара	57 359 »
полотна и холста . . .	51 396 »

По Тверской вѣтви желѣзной дороги, между Тверскою станціей и р. Волгою провезено товаровъ: въ 1864 году 334 756 пуд.

въ 1865 » 878 462 »

Движеніе по Тверской вѣтви открыто въ 1863 году.

Выводы службы дороги съ открытія движенія по 1864 г.

Годы.	Валовой сборъ.	Расходы ¹⁾ .	Чистый доходъ.	Отношеніе чистаго до- хода къ валово- вому сбору.
1851 съ 1 Ноября.	19 563 853	19 497 432	66 421	—
1852 »				
1853 »				
1854 »				
1855 »				
1856 »	8 215 654	6 044 381	2 171 273	0,26
1857 »	8 128 152	6 258 379	1 869 773	0,23
1858 »	7 799 015	5 245 077	2 553 938	0,33
1859 »	9 095 024	6 632 678	2 462 346	0,27
1860 »	8 609 646	6 173 487	2 436 159	0,28
1861 »	8 487 841	6 024 006	2 463 835	0,29
1862 »	8 900 801	6 181 217	2 719 584	0,31
1863 »	9 701 470	4 898 921	4 802 549	0,49

На версту дороги выводы были слѣдующіе:

1856 »	13 602,07	10 007,25	3 594,82
1857 »	13 457,20	10 361,55	3 095,65
1858 »	12 912,28	8 683,89	4 228,39
1859 »	15 057,98	10 981,25	4 076,73
1860 »	14 254,38	10 221,00	4 033,38
1861 »	14 052,72	9 973,52	4 079,20
1862 »	14 736,42	10 233,80	4 502,62
1863 »	16 062,04	8 110,80	7 951,24

Выводы службы въ 1864 и 1865 годахъ:

	1864.		1865.	
	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.
Валовой сборъ	10 172 472	16 841,84	10 834 960,08	17 938,68
Расходъ . .	5 781 209	9 571,54	6 596 927,50	10 922,07
Чистый доходъ	4 391 263	7 270,30	4 238 032,58	7 016,61
Отношеніе чистаго дохода къ валовому сбору . .	0,43		0,39	

¹⁾ Въ расходахъ заключаются капитальныя исправленія, замѣна рельсовъ новыми и перестройка подвижнаго состава.

Счетъ Эксплоатаціи.

I П Р И Х О Д Ъ.

а) Сборъ пассажирскихъ поѣздовъ. Руб.

Императорскіе поѣзды	9 189,16	
Пассажиры	3 050 694,55	
Экстренные поѣзды	1 882,00	
Багажъ	325 760,52	
Почта	62 430,78	
Вагоны съ экипажами и животными .	3 727,20	
	<hr/>	3 453 683,81

б) Сборъ товарныхъ поѣздовъ.

Товары и грузы	5 769 373,84	
Матеріалы	22 871,15	
Войско	292 956,26	
Арестанты	19 000,00	
Воинскіе грузы	242 617,91	
Почта	5 219,98	
Вагоны съ кладью	2 712,65	
Экипажи	26 064,47	
Животныя	311 504,28	
Подвижной составъ другихъ дорогъ .	457,90	
Нагрузка, выгрузка, складъ, храненіе и страхованіе грузовъ	463 619,00	
	<hr/>	7 156 397,44

в) Разные доходы.

Оброчныя статьи	48 761,80	
За сданныя контрагентамъ по ремонту подвижнаго состава запасныя части и матеріалы	169 086,37	
Штрафныя деньги съ подрядчиковъ .	6 334,96	
Разныя мелочныя поступленія	695,70	
	<hr/>	224 878,83
Итого	<hr/>	10 834 960,08

II. РАСХОДЪ.

а) *Управление дороги.*

Содержаніе личнаго состава управленія	Руб.
дороги	1 022 566,42
Наемъ помѣщеній	22 922,29
Обмундированіе служащихъ.	59 392,31
Провіантъ нижнимъ чинамъ	29 642,63
Командировки	1 842,08
Канцелярскія потребности, заготовленіе билетныхъ книгъ и бланковъ	18 957,90
	<hr/>
	1 155 323,63

б) *Ремонтъ и содержаніе пути и зданій.*

Текущій ремонтъ и содержаніе дороги на главной линіи	613 987,01
Ремонтъ вѣтвей, соединяющихъ Нико- лаевскую дорогу съ С.Петербурго- Варшавскою и Московско-Нижего- родскою	11 089,07
Ремонтъ соединительныхъ шоссе	4 943,33
Новыя постройки и капитальныя испра- вленія	1 448 323,99
	<hr/>
	2 075 143,40

в) *Ремонтъ, чистка, смазка и содержаніе подвижнаго состава.*

Текущій ремонтъ, чистка и смазка	1 994 549,73
Окраска вагоновъ	35 500,00
Передѣлка въ подвижномъ составѣ	517 911,45
Авансъ подъ запасныя части	133 934,31
	<hr/>
	2 681 895,49

г) *Ремонтъ механическихъ снарядовъ* 6 609,06

д) *Отопленіе паровозовъ и зданій* 703 450,76

е) *Освѣщеніе* 81 653,35

ж) *Разныя потребности для движенія.*

Ремонтъ и заготовленіе лампъ и фонарей	10 411,52	
Ремонтъ и заводка часовъ	759,98	
Заготовленіе сигнальныхъ веревокъ	1 235,50	
		<hr/>
		12 407,00

з) *Наемная плата* за пробѣгъ вагоновъ Главнаго

Общества по Николаевской дорогѣ	9 791,20
---	----------

и) *Разные расходы.*

Приобрѣтеніе строеній отъ бывшаго коммерческаго агента	70 774,91	
Приобрѣтеніе для опытовъ 5 паръ ко- лесъ центробѣжной отливки и про- изводство опытовъ такой отливки	2 935,00	
Уплата за отчужденіе земель и иму- ществъ подъ дорогу	108 796,70	
Разныя издержки	1 652,91	
		<hr/>
		184 159,52
		<hr/>
И того	6 910 433,42	

Отсюда слѣдуетъ исключить статьи, несоставляющія собственно
эксплоатаціонныхъ годовыхъ расходовъ :

Авансъ подъ запасныя части, подле- жащія расходованію въ будущіе годы	руб. 133 934,31	
Приобрѣтеніе строеній отъ бывшаго коммерческаго агента	70 774,91	
Уплата за отчужденіе земель	108 796,70	
		<hr/>
		313 505,92
Затѣмъ, собственно эксплуатационный расходъ	6 596 927,50	

Расходы на новыя постройки и капитальныя исправленія сооруженій дороги состояли въ слѣдующемъ:

1) Перестройка рельсовыхъ путей новыми рельсами:

Заготовка новыхъ и перекавка старыхъ рельсовъ руб. 1 220 606,98

Укладка 127,85 верстъ двойнаго пути новыми рельсами, съ доставкой на мѣсто рельсовъ и заготовкою скрѣпленій 94 871,92

1 315 478,90

2) Распространеніе товарной станціи

въ С. Петербургѣ 60 497,39

Постройка товарной кассы въ

С. Петербургѣ 4 883,00

65 380,39

3) Укладка дополнительныхъ запасныхъ путей

2 700,00

4) Постройка 2-го этажа на пассажирскомъ зданіи

станціи Любани

16 266,29

5) Постройка чугунныхъ трубъ взаменъ деревянныхъ

мостовъ

4 354,54

6) Устроеніе колодцевъ при будкахъ и казармахъ

860,88

7) Перестройка Волжскаго моста

34 169,23

8) Исправленіе поврежденій въ строеніяхъ С. Петер-

бургской станціи отъ буръ

1 141,31

9) Перестройка половъ въ пакгаузахъ, принятыхъ отъ

бывшаго коммерческаго агента

6 400,00

10) Заготовка бревенъ для ремонта мостовъ амери-

канской системы

1 572,45

И того 1 448 323,99

Расходы на перестройки въ подвижномъ составѣ:		Руб.
1) Перестройка паровозовъ		169 889,00
2) Поставка стальныхъ осей подъ паровозы и вагоны, новыхъ колесъ и подшипниковъ		286 083,00
3) Придѣлка къ паровозамъ приборовъ Жиффара . .		41 640,00
4) Утолщеніе осей въ переднихъ телѣжкахъ 12 пас- сажирскихъ паровозовъ		3 513,60
5) Приобрѣтеніе 4 скатовъ колесъ системы Манзеля и подведеніе подъ вагоны		1 415,16
6) Поставка 34 стальныхъ осей завода Обухова . .		3 424,80
7) Разныя дополнительныя работы и передѣлки въ Императорскихъ и пассажирскихъ вагонахъ . .		11 345,86
8) Взвѣшиваніе товарныхъ вагоновъ и платформъ и надписаніе на нихъ вѣса		362,70
9) Приспособленія въ конныхъ вагонахъ		237,33
И того . .		<hr/> 517 911,45

Въ исчисленномъ выше расходѣ 6 596 927,50 рублей, заклю-
чаются издержки на капитальную перестройку рельсоваго пути, уве-
личеніе силы паровозовъ и распротраненіе товарной станціи. По-
добные расходы производятся обыкновенно изъ запасныхъ капиталовъ;
но какъ на Николаевской дорогѣ запаснаго капитала не суще-
ствуетъ, ибо въ 1860 году имѣвшійся капиталъ отчисленъ въ Госу-
дарственное Казначейство, то подобные расходы нынѣ относятся на
смету расходовъ по содержанію дороги. Тѣмъ не менѣе, для пра-
вильнаго сравненія выводовъ службы Николаевской дороги съ прочими
дорогами, слѣдуетъ исключить изъ вышеозначеннаго итога расходовъ
слѣдующія издержки:

Перестройка рельсовыхъ путей	1 315 478,90
Распространеніе товарной станціи въ С. Петербургѣ	65 380,39
Перестройка капитальная паровозовъ	169 889
	<hr/>
И того . .	1 550 748,29

Затѣмъ, собственно эксплуатационный расходъ составитъ	5 046 179,21
Чистый доходъ	5 788 780,87

Отношеніе чистаго дохода къ валовому сбору: 0,53.

Общій характеръ пассажирскаго движенія на Николаевской дорогѣ въ 1865 году, почти не измѣнившійся сравнительно съ 1864 г. состоялъ въ весьма значительной перевозкѣ пассажировъ III класса, сравнительно съ двумя первыми: число перевезенныхъ лицъ III класса и количество денежной за нихъ выручки составляло около $\frac{3}{4}$ полнаго числа проѣхавшихъ пассажировъ и полученнаго съ нихъ сбора. Наибольшее движеніе совершалось въ пассажирскихъ поѣздахъ, на которыхъ проѣхало 91% всего количества пассажировъ. Движеніе въ обѣ стороны было почти одинаково: въ направленіи отъ Москвы къ Петербургу число пассажировъ превысило число ѣхавшихъ въ обратную сторону только на 4% общаго движенія. По времени года, наибольшее число пассажировъ было въ Маѣ (145 912), наименьшее въ Февралѣ (72 071).

Товарное движеніе 1865 года увеличилось на 12% противъ 1864 года по количеству перевезенныхъ пудовъ грузовъ. Въ направленіи отъ Москвы къ Петербургу количество перевезенныхъ грузовъ превысило количество, перевезенное въ обратномъ направленіи на 1 811 390 пуд., что составляетъ 5% всей перевозки. Главнѣйшіе предметы перевозки въ Петербургъ составляли: хлѣбъ, пенька и мясо; въ Москву: строительные матеріалы, желѣзо и чугунъ въ издѣліяхъ и сыромъ видѣ, преимущественно для постройки желѣзныхъ дорогъ. Наибольшее движеніе происходило въ Юнѣ (3 408 751 пуд.), а наименьшее въ Апрѣлѣ (1 532 748 пуд.).

Отсюда видно, что главнѣйшіе предметы перевозки по Николаевской дорогѣ состояли: изъ пассажировъ III класса, перевозимыхъ по весьма низкому тарифу сравнительно съ прочими дорогами, а именно 4 р. 50 к. за 604 версты или около $\frac{3}{4}$ коп. съ версты, между тѣмъ какъ на частныхъ дорогахъ для III класса установленъ тарифъ $1\frac{1}{4}$ коп. съ версты, и изъ потребностей для построенія желѣзныхъ дорогъ,

перевозимыхъ на основаніи уступочныхъ договоровъ съ частными Обществами по весьма пониженнымъ тарифамъ. Это обстоятельство, уменьшая валовой сборъ дороги, при томъ же количествѣ перевозки, должно было уменьшить отношеніе къ нему чистаго дохода.

Для увеличенія перевозочныхъ средствъ дороги, весьма несо-размѣрныхъ съ дѣятельностью на ней движенія, быстро возрастаю-щаго съ каждымъ годомъ, перестроены въ 1865 году 12 паровозовъ, для увеличенія силы ихъ тяги. Придѣланы къ паровозамъ 141 прибо-ровъ Жиффара, вмѣсто насосовъ для наполненія котловъ водою, въ видахъ сокращенія расхода топлива. Построено 6 багажныхъ вагоновъ.

Учрежденное въ 1852 году коммерческое агентство Николаевской дороги, по окончаніи 12 лѣтняго срока, на который оно было учре-ждено, упразднено въ 1864 году, и товарная служба передана въ непосредственное распоряженіе Управленія дороги, съ уменьшеніемъ коммиссіонной платы, взимаемой съ отправителей грузовъ за нагрузку, выгрузку и храненіе товара:

	По положенію коммерческаго агентства.	По вновь утвер- жденному положе- нію.
Съ хлѣбныхъ произведеній, мяса, зелени, овощей, каменнаго угля, дровъ, лѣс- ныхъ матеріаловъ, кирпича, чугуна и желѣза не въ издѣліяхъ	Съ пуда. 1 коп.	Съ пуда. 1 коп.
Со всѣхъ прочихъ товаровъ, кромѣ тя- желовѣсныхъ	2 »	1 1/2 »
Съ тяжеловѣсныхъ предметовъ:		
отъ 100 до 250 пудовъ	10% стоимости.	2 »
» 250 » 500 »		4 »
Съ большихъ экипажей, со штуки	10% »	3 руб.
» малыхъ » » »		2 »
Съ крупнаго скота, съ головы	5% »	50 коп.
» лошадей, съ головы	10% »	75 »
Съ мелкаго скота, съ головы	5% »	15 »
Съ животныхъ и птицъ, перевозимыхъ по вѣсу	5% »	1 1/2 съ пуда.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, учреждено страхованіе отправляемыхъ грузовъ, по желанію отправителей, съ учрежденіемъ страховыхъ премій:

Съ лошадей и прочихъ животныхъ	$\frac{1}{2}\%$	стоимости.
» золота, серебра, иностранной монеты, драгоценныхъ металловъ и камней, картинъ и др. произведеній искусства	$\frac{1}{4}\%$	»
» прочихъ товаровъ и грузовъ	$\frac{1}{10}\%$	»

Принятые отъ коммерческаго агентства строенія и другія товарныя устройства и помѣщенія оказались крайне недостаточными для правильнаго исполненія товарной службы, и самыя товарныя станціи несоотвѣтствующими развитію товарнаго движенія. Поэтому, представилось необходимымъ распространить главнѣйшія товарныя станціи, построить пакгаузы и крытыя помѣщенія для склада и храненія товаровъ и дополнить прочія принадлежности товарной службы. Съ этою цѣлію въ 1865 году приступлено къ распространенію С. Петербургской товарной станціи, исправлены принятыя отъ агентства постройки на линіи и пакгаузы на Московской станціи, построены нагрузныя платформы и положены дополнительные товарные пути на С. Петербургской станціи.

Для увеличенія безопасности въ движеніи поѣздовъ и удобства для пассажировъ, сдѣланы слѣдующія улучшенія въ подвижномъ составѣ: подведены, вмѣсто желѣзныхъ, стальные оси подъ 23 тендерами и 117 пассажирскими вагонами; поставлены подъ Императорскіе вагоны стальные колеса завода Круппа, усовершенствованныя телѣжки и устроенъ крытый переходъ между вагонами; поставлены подъ 5 вагонами пассажирскими семейными и I класса усовершенствованныя рессоры изъ литой стали; вставлены двойныя стекла въ 9 вагонахъ семейныхъ и I класса; устроены въ 9 пассажирскихъ и 4 арестантскихъ вагонахъ сѣтки для багажа.

Въ теченіе 1865 года произошло на Николаевской дорогѣ:

Пожарныхъ случаевъ 3; изъ нихъ въ зданіяхъ дороги 1, отъ неосторожности живущихъ; и въ верхнемъ строеніи пути 2, отъ искръ паровозовъ.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми 23, а именно:

	Убито.	Ранено.	Всего.
Служащихъ на дорогѣ . . .	4	10	14
Постороннихъ лицъ . . .	7	2	9
И того . . .	11	12	23

Сходовъ съ рельсовъ 36; въ томъ числѣ:

въ пассажирскихъ поѣздахъ	16
» товарныхъ	20
	<hr/>
	36

Причины схода съ рельсовъ: 17 отъ поврежденій въ подвижномъ составѣ; 2 отъ упущеній дорожной прислуги, и 17 отъ неизвѣстныхъ причинъ. Несчастныхъ случаевъ съ людьми при этомъ не было.

Столкновеній поѣздовъ было 3; изъ нихъ 2 между паровозами пассажирскими, и 1 между поѣздами товарными.

Примѣчаніе. Приведенныя здѣсь цифры несогласны съ напечатанными въ Журналѣ Путей Сообщенія. Причина различія заключается въ томъ, что выводы, помѣщенные въ журналѣ, по приходу и расходу, согласованы съ классификаціей, принятой по общей годовой смѣтѣ Министерства; здѣсь же помѣщенные выводы согласованы съ дѣйствительными оборотами по эксплуатаціи въ 1865 году, при чемъ, по ближайшей повѣркѣ счетовъ, слѣдовало исключить изъ нихъ такія статьи приходовъ и расходовъ, которые не относятся къ эксплуатаціи 1865 года, какъ напримѣръ: уплаты за земли, отчужденныя при сооруженіи дороги, авансы за запасныя части подвижнаго состава, подлежащія къ употребленію въ послѣдующіе годы, и т. п.

II.

ГРУШЕВСКО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66 верстъ.

Комитетъ. Предсѣдатель: Войсковый Наказный Атаманъ Генераль-Адъютантъ П. Х. **Граббе 1.**

Члены: Генераль-Маіоръ П. С. **Фоминъ**; Подполковникъ М. А. **Ягодинъ**; Подполковникъ В. С. **Фоминъ**; Шт.-Капит. Баронъ О. Ѳ. **фонъ-Ганъ**.

Управленіе дорогою. Начальникъ дороги: Инженеръ-Штабсъ-Капитанъ Баронъ О. Ѳ. **фонъ-Ганъ**. Начальникъ ремонта пути и зданій: Инженеръ-Поручикъ О. П. **Вяземскій**. Начальникъ механической части: **Фртъ**.

Перевозочныя средства Грушевской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ 4.

Вагоновъ пассажирскихъ 16.

Вагоновъ багажныхъ и товарныхъ . 161.

Число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ въ сложности 496.

Количество груза, поднимаемаго вагонами: багажными . 1 200 пуд.
товарными . 96 600 »

Поѣздовъ отправлено въ теченіе 1865 года съ каждаго конца дороги:

Товаро-пассажирскихъ . . . 1658

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ въ 1865 и въ 1864 годахъ, было слѣдующее:

		1864	1865
Пассажировъ:	I класса	2 240	1 422
	II »	10 140	9 796
	III »	56 084	74 416
	Всего	68 464	85 634
	бесплатныхъ		2 387
Войскъ	{		
Арестантовъ			
			11 825

	1864	1865
	пуд.	пуд.
Багажа	10 628	18 034
Воинскихъ грузовъ		7 233
Товаровъ и грузовъ разнаго рода	1 783 097	5 463 603
Матеріаловъ дороги		1 004 473
Экипажей		штукъ. 134

Перевозка пассажировъ и прочихъ предметовъ производилась въ медленныхъ поѣздахъ.

Всего совершено:

пассажирами и войскомъ, пасса- жироверсть	1 993 193	2 735 784
Грузами разнаго рода, оплачиваемыми:		
по вѣсу — пудоверсть	132 317 244	318 049 040
по-штучно — предметоверсть.	—	3 924

Изъ 100 проѣхавшихъ пассажировъ, не считая

войскъ, было:	I кл.	2
	II »	41
	III »	87
	—	100

Средній проѣздъ пассажира, со включеніемъ войскъ,

составлялъ въ 1865 году	27 вер.
или процентовъ протяженія дороги	— » 41 ⁰ / ₁₀₀
Средній пробѣгъ пуда багажа	28 » 43 ⁰ / ₁₀₀
товаровъ и грузовъ	49 » 74 ⁰ / ₁₀₀

Главнѣйшій предметъ товарной перевозки Грушевской дороги состоитъ въ антрацитѣ, для вывозки котораго дорога преимущественно и устроена. Въ 1865 г. перевезено антрацита 3 856 332 пуда, или въ 2¹/₂ раза болѣе, чѣмъ въ 1864 г. (1 671 295 пуд.), потому что большая часть антрацита изъ копей направилась по желѣзной дорогѣ, между тѣмъ какъ въ 1864 году углепромышленники, незнакомые еще съ перевозкою по желѣзной дорогѣ, въ первое время предпочитали отправку антрацита на фурахъ.

Перевозка лѣса также значительно увеличилась противъ 1864 г. вслѣдствіе пониженія тарифа. Пассажирское движеніе и перевозка прочихъ грузовъ также увеличились, хотя и въ меньшей мѣрѣ, чѣмъ перевозка антрацита и лѣса.

Движеніе по дорогѣ открыто въ 1864 году. **Выводы службы** были слѣдующіе :

	1864	Руб.	1865
Валовой сборъ	61 736,21		106,504,37
Расходъ	100 391,05		96 078,67
Чистый доходъ. (дефицитъ 38 654,84)			10 425,70

	1864.	Дороги.	1865.	Пробѣга.
Что составляетъ на версту :	Дороги.	Руб.	Дороги.	Руб.
Валовой сборъ	935,40		1 613,72	2,06
Расходъ	1 521,07		1 455,74	1,86
Чистый доходъ	—		157,98	0,20
Отношеніе чистаго дохода къ валовому сбору	—		0,10	

Счетъ Эксплоатаціи.

I. ПРИХОДЪ.

а) Отъ перевозки:

	1864.	1865.
а) Пассажировъ	28 461,95	32 227,54
б) Войска и арестантовъ	216,03	1 224,68
в) Багажа	1 174,70	1 507,73
г) Товаровъ	29 936,50	68 389,25
д) Экипажей	27,25	48,16

б) Отъ разныхъ статей.

а) Доходъ отъ угольной операціи	300	—
б) Сборъ съ экипажнаго сообщенія между Ростовомъ и Аксайскою станціей	1 567,38	1 262,50
в) Нагрузка, выгрузка и храненіе товаровъ	—	461,66
г) Разныя оброчныя статьи, какъ-то: аренды, передача телеграммъ, штрафы и проч.	52,50	601,88
д) Продажа старыхъ матеріаловъ	—	780,97
Итого	61 736,21	106 505,37

II. РАСХОДЪ.

а) Центральное управление.

а) Содержаніе лицъ	1 806,94	816,67
б) Канцелярскіе расходы	343,78	372,64
в) Разные расходы	606,65	781,34
г) Врачебная часть	1 139,13	—
	<hr/>	
	3 896,50	1 970,65

б) Мѣстное управление.

а) Содержаніе лицъ	14 057,16	11 269,75
б) Канцелярскіе расходы	1 905,42	614,28
в) Разѣздныя деньги	—	315,84
г) Наемъ помѣщеній	—	1 139,54
д) Отопленіе и освѣщеніе	—	446,46
е) Разные расходы	3 548, 6	345,91
	<hr/>	
	19 510,64	14 131,78

б) Содержаніе пути и зданій.

а) Надзоръ за путемъ	12 486,66	10 356,55
б) Ремонтъ пути и зданій	17 376,51	18 322,53
в) Отопленіе и освѣщеніе	—	1 888,54
	<hr/>	
	29 863,17	30 567,62

в) Движеніе.

а) Служба поѣздовъ	2 591,78	—
б) Служба станціонная	16 130,39	—
в) Содержаніе начальниковъ станцій, оберъ- кондукторовъ и проч.	—	9 963,54
г) Заготовленіе книгъ и билетовъ	—	143,06
д) Нагрузка и выгрузка товаровъ	—	3 846,47
е) Освѣщеніе	—	89,60
ж) Почтовые расходы	—	25,65
з) Вознагражденіе за потерю багажа	—	2,71
и) Зимнее сообщеніе между Аксайскою стан- ціей и г. Ростовомъ	—	1 780,00
і) Мелкіе расходы	—	95,55
	<hr/>	
	18 722,17	15 946,58

д) Движущая сила.		1865	1864
а) Тяга поѣздовъ		13 061,81	—
б) Ремонтъ подвижнаго состава, чистка и смазка		15 336,76	10 604,91
в) Содержаніе управляющихъ, механиковъ, машинистовъ и проч.		—	10 990,87
г) Содержаніе въ исправности мастерскихъ		—	6 632,47
д) Топливо для паровозовъ		—	5 233,79
		<hr/> 28 398,57	<hr/> 33 462,04
Итого . . .		100 391,05	96 078,67

Работы по **ремонтному** содержанію дороги и сооруженій въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ:

	Рублей.
По земляному полотну, въ досыпкѣ откосовъ, очисткѣ канавъ, исправленіи мощенія конусовъ и одежды полотна и канавъ, на сумму	1 687,60
По верхнему строенію, въ досыпкѣ балластнаго слоя, вывѣркѣ пути, перемѣнѣ 1 001 сгнившихъ поперечинъ, и замѣнѣ поврежденныхъ скрѣпленій рельсовъ . . .	7 305,69
По ремонту стрѣлокъ, крестовинъ и поворотныхъ круговъ	259,35
По ремонту мостовъ и трубъ	634,92
По ремонту станціонныхъ зданій	1 311,73
По ремонту переѣздовъ въ уровнѣ пути	25,39
По ремонту жилыхъ зданій, казармъ и будокъ . . .	664,21
По ремонту телеграфа	455,69
По зимнему ремонту пути и разчисткѣ снѣга	5 108,26
Итого . . .	<hr/> 17 452,84

Кромѣ ремонтныхъ работъ, произведенныхъ на счетъ доходовъ отъ движенія, произведены въ 1865 году слѣдующія работы **по довершенію дороги**, на счетъ строительнаго капитала:

По проведенію и улучшенію нагорныхъ и отводныхъ канавъ	693,03
По укрѣпленію откосовъ	183,51
По укладкѣ развѣздныхъ путей и переводовъ	88,50
По мостовымъ сооруженіямъ, утолщенію обратныхъ стѣнъ и укрѣпленію руслъ	1 315,23
По довершенію и дополненію станцій, постройкѣ службъ, перенесенію товарной платформы на Новочеркасской станціи съ устроеніемъ вѣсовъ, мощенію площадей, установкѣ наружныхъ часовъ при пассажирскихъ до- махъ и постройкѣ платформы на Атюктинской станціи	1 673,97
По довершенію сторожевыхъ будокъ	162,87
По постройкѣ нагрузной платформы для угля на Грушев- ской станціи	132,67
По улучшенію проѣзжихъ дорогъ	298,77
По устроенію 2 переѣздовъ	21,66
По дополнительнымъ работамъ для телеграфа	75,67
По установкѣ указательныхъ столбовъ	49,39
По довершенію мастерскихъ	438,53
По подвижному составу: построены 2 пассажирскіе вагона I и II кл. 2 вагончика для инструментовъ и матеріа- ловъ, и перестроено 4 товарныхъ вагона	2 978,54
Итого	8 112,27

Расходъ этотъ заключается въ показанныхъ выше 2 917 462,40 руб. первоначальной стоимости дороги.

Главнѣйшія распоряженія Управленія дороги въ 1865 году, для увеличенія ея доходности, состояли въ слѣдующемъ :

По открытіи движенія въ 1864 г. была назначена весьма низкая плата за провозъ каменнаго угля, $1\frac{1}{4}$ к. за пудъ за все разстояніе, съ цѣлю привлечь уголь на дорогу; въ 1865 г., когда уголь сталъ отправляться уже въ значительномъ количествѣ, и конкуренція отправки на фурахъ сдѣлалась менѣе опасна, плата эта возвышена на $\frac{1}{4}$ копѣйки.

б) По требованію Инспектора отъ Министерства Путей Сообщенія, пониженъ пассажирскій тарифъ на I и II классы, и товарный на нѣкоторые грузы, такъ какъ прежній тарифъ превосходилъ высшіе предѣлы, допущенные на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

в) Тарифъ на перевозку лѣса оказался высокимъ, такъ что лѣсопромышленники предпочитали отправлять лѣсъ на фурахъ; лѣсъ составляетъ главный обратный грузъ, и потому, для привлеченія его на дорогу, пониженъ тарифъ по соглашенію съ лѣсопромышленниками; въдствіе того, гужевая перевозка лѣса между Аксайскою станціей, г. Новочеркасскомъ и Грушевскими конями почти прекратилась.

г) Сверхъ ежедневныхъ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, учреждены три пассажирскихъ поѣзда въ недѣлю между Черкасскою и Аксайскою станціями, въ связи съ рейсами Ростово-Калачевскихъ и Ростово-Таганрогскихъ пароходовъ.

д) Съ разрѣшенія Военнаго Совѣта, установлена передача частнымъ телеграммъ по телеграфу желѣзной дороги.

Пожарныхъ случаевъ на дорогѣ, несчастій съ людьми, сходовъ съ рельсовъ и столкновеній поѣздовъ въ 1865 году не было.

Б.

ЧАСТНЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Гарантированныя Правительствомъ.

ГЛАВНОЕ ОБЩЕСТВО РОССИЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Дороги С. Петербурго-Варшавская и Московско-Нижегородская.

Совѣтъ Управленія. Предсѣдатель: Графъ Э. Т. Барановъ. Вице-Предсѣдатель: Д. И. Журавскій. Члены акціонерные: Графъ П. М. Ламедорфъ; Е. Е. Браунъ; С. В. Гвейеръ; А. И. Левшинъ; С. В. Кербедзъ; Говинъ-де Трапшерь; Джюттингъ; Рибуръ. Члены отъ Правительства: В. Е. Евреиновъ; Н. И. Липинъ; И. Н. Колесовъ.

ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНІЕ.

31 Декабря 1865 года.

АКТИВЪ.

	Рублей.	Рублей
Путь со всѣми устройствами и обзаведеніемъ	160 210 568,53 ¹ / ₄	
С. Петербургскій литейно-меха- ническій заводъ	1 823 141,58	
Счетъ процентовъ, курсовой и прибылей и убытковъ. (Раз- ность къ 31 Декабря 1865 г. между долею, упадающею на счетъ эксплоатаци, и чистою отъ нея прибылью)	18 223 379,10 ¹ / ₄	180 257 089,21 ¹ / ₂
Домъ Центральнаго Управленія		484 103,62 ¹ / ₄
Запасы и работы въ производствѣ:		
С. Петербурго-Варшавская линія	2 383 377,76 ¹ / ₂	
Нижегородская линія	534 117,15	
Заводъ	9 249,75 ¹ / ₄	2 926 744,67 ¹ / ₄
Разные фонды:		
Задатки, выданные поставщи- камъ и подрядчикамъ подъ за- логи	106 938,75 ² / ₄	
Расходы, подлежащіе возврату отъ казны	594 848,79 ² / ₄	
Остатки кредитовъ, открытыхъ начальникамъ службъ и хо- зяйственныхъ кассы:		
Центральное Управленіе	1 053,12	
С. Петербурго-Варшавская ли- нія	69 555,59	

	Рублей.	Рублей.
Нижегородская линія . . .	18 821,00	
Портфель цѣнныхъ бумагъ . .	1 357 334,66	
Главная касса (въ С. Петербургѣ)	25 862,53 ¹ / ₄	
Касса въ Москвѣ	152 514,26 ¹ / ₄	
Государственный Банкъ . . .	133 186,77 ³ / ₄	
Польскій Банкъ	21 278,40	
Фактуры	1 647 965,82	
Текущіе счета	163 372,71	
Разные дебиторы	351 924,92	
	<hr/>	4 644 657,34 ¹ / ₄
		<hr/>
		188 312 594,85 ¹ / ₄

ПАССИВЪ.

Основный капиталъ и облигаціи:

600 000. акцій по 125 р. . .	75 000 000,00	
70 000 облигацій 1 выпуска		
по 500 руб.	35 000 000,00	
18 877 облигацій 2 выпуска		
по 125 руб.	2 359 625,00	
	<hr/>	112 359 625,00

Работы и ссуды, сдѣланныя Правительствомъ:

Работы переданныя Обществу .	13 527 927,62	
Ссуда на довершеніе линій . .	32 126 712,79	
Ссуда на оплату купоновъ . .	26 036 909,92	
	<hr/>	71 691 550,00

Проценты по акціямъ:

Оставшіеся невыданными до

1 Января 1865 года . . .	44 059,37 ² / ₄	
за первое полугодіе 1865 г. .	54 712,50	
за второе полугодіе 1865 г.	1 860 118,75	
	<hr/>	1 958 890,62 ² / ₄

		Рублей.	Рублей.
Проценты по облигаціямъ:			
1 вып.	Оставшіеся невыданными по 1 Октября 1865 г.	62 043,75	
	Причитающіеся съ 1 Октября по 31 Декабря 1865 г.	393 750,00	
2 вып.	Оставшіеся невыданными по 1 Октября 1865 г.	5 330,00	
	Причитающіеся съ 1 Октября по 31 Декабря 1865 г.	23 596,25	
			484 720,00
Назначенные платежи, оставшіеся произведенными къ 31 Декабря 1865 года			513 068,33
Векселя			3 600,00
Долгъ опеки надъ дѣтьми Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Маріи Николаевны (по покупке литейно-механическаго завода)			934 449,07
Поставщики			148 137,94
Разные кредиторы			218 553,55 ³ / ₄
			188 312 594,85 ¹ / ₄

III.

С. ПЕТЕРБУРГО-ВАРШАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА,

СЪ ВѢТВЬЮ КЪ ПРУССКОЙ ГРАНИЦѢ.

1206 верстъ.

Директоръ дороги: В. А. Данненштернъ. Помощникъ его: П. И. Собко. Начальники службъ: пути и зданій, П. И. Собко; движенія, Альксъ; подвижнаго состава и тяги, Энгельманъ.

Перевозочныя средства С. Петербурго-Варшавской желѣз-
ной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ
составѣ:

Паровозовъ	218
Вагоновъ пассажирскихъ	428
товарныхъ	4 403

Число мѣстъ въ сложности въ вагонахъ: пассажирскихъ	17 984
арестантскихъ	584

Товарные вагоны могутъ поднять въ сложности груза:

багажные .	290 000 пуд.
товарные .	1 991 000 »

Въ теченіе 1865 года отправлено по дорогѣ 15 222 поѣзда,
со включеніемъ служебныхъ, а именно:

	По направленіямъ:	
	Отъ С. Петербурга.	Къ С. Петербургу.
Императорскихъ	20	16
Пассажирскихъ	1 859	1 856
Товарныхъ	5 757	5 592
Войсковыхъ	52	63
Экстренныхъ	3	4
	7 691	7 531

Сравнительно съ 1864 годомъ число отправленныхъ поѣздовъ
на 2 085 менѣе.

Пройдено верстъ:	1864	1865
а) Паровозами съ грузомъ	3 258 720	3 360 055
въ резервѣ *)	138 137	158 228
при передвиженіяхъ на стан- ціяхъ **).	2 113 039	1 674 025
Паровозы въ холодномъ состояніи .	—	3 906

*) Полагая часъ бытности за версту пробѣга.

**) Полагая часъ службы за 10 верстъ пробѣга.

б) Вагонами:

пассажирскими, грузными и			
порожними	15 908 353	16 580 620	
товарными съ грузомъ . . .	20 947 266	22 599 037	
порожними	7 045 775	6 167 119	

в) Вагонами Варшавской дороги на чу-

жихъ дорогахъ	1 578 333	—	
пассажирскими	—	708	
товарными грузными	—	1 939 625	
порожними	—	905 181	

Изъ 100 верстъ общаго пробѣга вагоновъ, грузныхъ и порож-
нихъ, пройдено:

	1864	1865	
На Варшавской дорогѣ, грузными	75	78	
порожними	25	22	
	— 100	— 100	
На чужихъ дорогахъ, грузными	—	68	
порожними	—	32	
		— 100	

На версту полезнаго пробѣга паровоза:

	коп.	коп.	
Полный расходъ на движущую силу и ре- монтъ подвижнаго состава	66,243	60,519	
Въ томъ числѣ: на топливо	11,36	9,194	
На чистку и смазку паровозовъ и тендеровъ	1,231	1,580	
На ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.	10,766	11,882	
На ремонтъ, чистку и смазку вагоновъ	23,116	21,184	

Употреблено для топки паровозовъ:

	куб саж.	кв. саж.	
Дровъ	9 218	60 241	
	пуд.	пуд.	
Каменнаго угля	1 374 721	1 372 870	
Кокса	94 131	84 368	

	коп.	коп.
Расходъ на ремонтъ, чистку и смазку вагоновъ, на версту пробѣга грузныхъ и порожнихъ вагоновъ	1,716	1,642

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ въ 1865 и 1864 годахъ, было слѣдующее:

	1864	1865
Пассажировъ: I класса . 40 713		41 002
II » . 132 336		137 879
III » . 463 324		495 222
бесплатныхъ 4 429		6 802
	<hr/> 640 802	<hr/> 680 905
Войскъ	398 553	275 516
Арестантовъ	26 422	2 917
Багажа пуд.	261 988	203 176
Воинскихъ грузовъ пуд.	571 889	523 495
Товаровъ и грузовъ разнаго рода пуд.	19 637 677	20 377 779
Матеріаловъ и потребностей дороги.	8 348 078	8 433 602
Фуръ и пр. воинскихъ экипажей шт.	547	840
Экипажей	1 173	923
Животныхъ	18 384	26 719

Въ общей сложности совершено въ движеніи:

Пассажирами, войскомъ и арестантами, пассажироверсть	278 449 180	268 666 239
--	-------------	-------------

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу — пудоверсть . .	5 870 486 361	6 114 447 724
по-штучно — предметоверсть .	230 242 171	3 295 146

Перевозка пассажировъ, не принимая въ расчетъ перевозки войскъ, арестантовъ, бесплатныхъ и провожатыхъ при перевозкѣ скота, представляетъ слѣдующіе выводы:

Отправлено	{	изъ С Петербурга	144 280	146 279
		» Варшавы	28 443	34 841
		» Вержболова	25 395	20 064
		съ промежуточныхъ станцій .	433 634	470 552
Прибыло	{	въ С. Петербургъ	138 815	150 693
		» Варшаву	25 017	35 556
		» Вержболово	8 932	4 469
		на промежуточныя станціи .	458 988	481 018
Проѣхало собственно пассажировъ: въ I классъ.			40 713	41 002
II » .			132 336	137 879
III » .			458 703	492 855
Изъ 100 пассажировъ, было: I класса.			6	6
II » .			20	20
III » .			74	74
			—— 100	—— 100

Изъ 100 рублей выручки за перевозку				
пассажировъ причитается на I классъ, рублей			20,32	19,80
II » » .			28,16	29,64
III » » .			51,52	50,56
			—— 100	—— 100

Среднее число верстъ проѣзда пассажира.			262	280
что составляетъ всего протяженія дороги . .			22°/о	23°/о

Средній пробѣгъ пуда товаровъ частныхъ				
лицъ, въ скорыхъ поѣздахъ			594 в.	585 в.
			или .	49°/о
Въ медленныхъ поѣздахъ			217 в.	239 в.
			или .	18°/о

Главнѣйшія статьи перевозки товаровъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ предметовъ, прибывающихъ нынѣ съ австрійской границы, оставались въ 1865 году почти тѣ же, какъ и въ предшествовавшіе годы.

Оконечныя и промежуточныя станціи Варшавской желѣзной дороги отправили въ 1865 году слѣдующее количество грузовъ:

	Пуд.
а) <i>Изъ С. Петербурга:</i> въ Вержболово . . .	150 318
» Варшаву . . .	318 354
» Ригу . . .	150 682
на промежуточныя станціи . . .	2 250 050
	<hr/> 2 869 404

Главнѣйшіе предметы состояли въ слѣдующемъ:

Мука разнаго рода, на промежуточныя станціи . . .	836 038
Хлѣбъ въ зернѣ, крупа, рисъ, саго, овесъ и пр. на промежуточныя станціи . . .	250 482
въ Варшаву . . .	88 786
Мануфактурныя издѣлія, на промежуточныя станціи .	149 269
въ Варшаву . . .	84 757
» Ригу . . .	26 957
Желѣзо и чугуны не въ дѣлѣ, на станціи . . .	104 408
Сало, свѣчи, мыло, жиръ, на станціи . . .	97 767
Домашняя утварь, на станціи . . .	65 226
Колоніальный товаръ, на станціи . . .	55 237
Масло минеральное, керосинъ, скипидаръ, нефть, въ Вержболово . . .	36 189
на промежуточныя станціи . . .	24 266

б) <i>Изъ Вержболова:</i> въ С. Петербургъ . . .	635 745
» Варшаву . . .	7 900
» Ригу . . .	124 127
на промежуточныя станціи . . .	242 444
	<hr/> 1 010 216

Главнѣйшіе предметы перевозки:		пуд
Чай, въ С. Петербургъ		270 489
на промежуточные станціи		20 561
Хлопокъ, въ С. Петербургъ		119 137
Мануфактурныя издѣлія, въ С. Петербургъ		66 468
		пуд.
в) <i>Изъ Варшавы:</i> въ С. Петербургъ	192 924	
» Вержболово	4 080	
» Ригу	111 659	
на промежуточные станціи	980 889	
		<hr/> 1 289 552

Главнѣйшіе предметы перевозки:		
Сахаръ въ головахъ, на промежуточные станціи	224 632	
въ Ригу	51 541	
Сахарный песокъ, въ С. Петербургъ	52 013	
Мука разнаго рода, на промежуточные станціи.	215 985	
въ Ригу	19 226	
Хлѣбъ въ зернѣ, крупа, рисъ, саго, овесъ и проч. на промежуточные станціи	72 311	
Желѣзо и чугунъ не въ дѣлѣ, на промежуточные станціи	70 609	
Картофель, на промежуточные станціи	88 228	
Мануфактурныя издѣлія, на промежуточные станціи	43 215	
въ С. Петербургъ	36 045	
Фрукты, ягоды, овощи, въ С. Петербургъ	40 910	
г) <i>Изъ Риги:</i> въ С. Петербургъ	155 492	
» Вержболово	43 107	
» Варшаву	37 438	
на промежуточные станціи	401 388	
		<hr/> 637 425

Главнѣйшіе предметы перевозки:		
Соль, на промежуточные станціи	163 064	

д) Съ промежуточныхъ станцій: въ С. Петер-	пуд.
бургъ	1 523 065
въ Вержболово	1 879 906
» Варшаву	1 571 457
» Ригу	1 174 503
на другія станціи	8 317 040
	<hr/> 14 465 971

Главнѣйшіе предметы перевозки съ промежуточныхъ станцій
состояли въ слѣдующемъ: пуд.

Дровъ перевезено всего 4 494 235

	Пудовъ.
изъ того числа: въ С. Петербургъ	135 515
» Вержболово	781 642
» Варшаву	640 500
» Царское Село	1 218 000
» Гатчино	577 200
» Бѣлостокъ	206 500
» Ковно	466 200
» Вильковишки	105 850

Льна, пеньки и пакли, въ С. Петербургъ 103 397
 » Вержболово 565 953
 » Варшаву 95 399
 » Ригу 1 025 121

Песку, въ С. Петербургъ, преимущественно отъ Гатчино 122 000

Рыбы, въ С. Петербургъ 119 537

Соли, въ Варшаву 418 426

Строительныхъ матеріаловъ, въ С. Петербургъ 96 873

» Варшаву 143 545

Хлѣба въ зернѣ, овса и пр. въ С. Петербургъ 224 824

» Вержболово 68 015

» Варшаву 25 399

Сѣмени льнянаго, горчичнаго и коноплянаго, въ Вержбо-
 лово 161 110

	Пуд.
Сахарнаго песку, въ С. Петербургъ	78 183
	Рублей.
По пассажирскому движенію наибольшій сборъ былъ въ Маѣ	206 809
наименьшій, въ Февралѣ	126 072
По товарному движенію, наибольшій въ Декабрѣ	243 287
наименьшій, въ Августѣ	147 213

Выводы службы дороги съ открытія движенія по 1864 годъ:

Годы.	Валовой сборъ. Рубли.	Расходъ. Рубли.	Чистый доходъ. Рубли.	Отношеніе чистаго дохода къ валово- му сбору.
1857 (съ 15 Мая)	87 440	86 111,85	1 328,15	0,015
1858 »	365 507,41	350 643,55	14 863,86	0,04
1859 »	812 304,23	705 380,16	171 649,09	0,21
1860 »	1 326 856,23	1 076 537,73	250 318,50	0,19
1861 {	отъ С. Петербурга до Динабурга:			
	1 935 034,25	1 622 895,56	312 138,69	0,16
	отъ Ковно до Прусской границы, въ 265 дней:			
	128 498,13	157 524,01 (убытокъ 29 025,88)	—	—
1862 »	3 403 947,75	2 913 229,31	490 718,44	0,14
1863 »	5 921 220,16	4 312 010,42	1 609 209,74	0,27

На версту открытой дороги выводы были слѣдующіе:

1858 »	2 855,53	2 739,40	116,12
1859 »	3 609,17	2 902,79	706,37
1860 »	4 017,52	3 262,23	755,28
1861 {	отъ С. Петербурга до Динабурга:		
	3 884,63	3 265,38	619,25
	отъ Ковно до Прусской границы, въ 265 дней:		
	1 566,94	1 944,74 (убытокъ 377,80)	—
1862 »	4 447,11	3 813,11	634,00
1863 »	4 909,80	3 575,46	1 334,34

Выводы службы 1864 и 1865 годовъ:

	1864.	1865.
Валовой сборъ	5 997 840,24	6 284 183,98
Расходъ	4 730 856,09	4 693 091,00
	<u>1 266 984,15</u>	<u>1 591 092,98</u>
Отношеніе чистаго дохода къ вало- вому сбору	0,21	0,25
На версту пути:	1864.	1865.
Валовой сборъ	4 973,34	5 210,76
Расходъ	3 922,77	3 891,45
Чистый доходъ	<u>1 050,57</u>	<u>1 319,31</u>

Счетъ Эксплоатаціи:

I. ПРИХОДЪ.

	1864 Рублей.	1865 Рублей.
А. <i>Отъ пассажирскихъ поѣздовъ:</i>		
а) Пассажиры	2 597 098,25	2 091 109,17
б) Контроль на пути	14 494,36	15 808,58
в) Багажъ	169 808,80	163 143,78
г) Собаки	2 547,75	3 402,80
д) Посылки и товары	103 994,35	104 433,20
е) Войско командами	191 693,21	415 811,47
ж) Экипажи	7 200,37	8 442,92
з) Лошади	6 194,38	6 841,83
и) Храненіе кладей	2 317,45	1 118,20
к) Экстренные поѣзды	28 006,55	22 412,34
л) Почта и другія правительствен- ныя перевозки	143 173,82	668 855,79
	<u>3 261 529,29</u>	<u>3 501 380,08</u>

Б. <i>Отъ товарныхъ поѣздовъ:</i>	Рублей.	Рублей.
а) Товары	2 198 821,77	2 356 338,27
б) Войско командами	66 079,36	104 293,19
в) Скотъ	23 134,04	32 316,33
г) Экипажи	26 072,30	16 200,61
д) Почтовая кладь	11,76	—
е) Храненіе грузовъ	15 928,20	14 083,98
ж) Экстренные товарные поѣзды	72 042,31	—
	<u>2 407 086,74</u>	<u>2 523 232,38</u>

В. *Отъ перевозокъ за счетъ Общества:*

а) Балластные поѣзды	42 532,29	42 275,72
б) Перевозка по служебному тарифу, по $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты	190 252,20	125 893,86
	<u>232 784,49</u>	<u>168 169,58</u>

Г. *Отъ разныхъ статей:*

а) Отдача въ аренду буфетовъ	18 995,39	15 892,31
б) Отдача въ наемъ земель и разныхъ имуществъ	703,19	29 262,70
в) Сборъ за продажу книгъ и журналовъ	150,00	300,00
г) Телеграфный сборъ	7 287,44	10 186,99
д) Разные сборы	69 303,70	52,25
е) Коммисія за совершеніе таможенныхъ обрядностей	—	2 824,70
ж) Прибыль отъ работъ на С. Петербургскомъ механическомъ заводѣ, и отдача въ наемъ помѣщеній на ономъ	—	12 541,27
	<u>96 439,72</u>	<u>71 060,22</u>
Счетъ прошлыхъ лѣтъ	—	20 341,72
И того	<u>5 997 840,24</u>	<u>6 284 183,98</u>

II. РАСХОДЪ.

	1864.	1865.
А. Центральное Управленіе	224 781,45	195 485,49
Б. Проценты, разница въ курсѣ и раз- ные расходы	95 003,13	13 582,84
В. Центральное Управленіе линій	60 417,51	116 673,57

Г. Движеніе.

1. Центральное Управленіе линій и участковъ.

1864

а) Жалованье служа- щимъ	94 275,61
б) Прочіе расходы по личному составу	20 532,51
в) Канцелярскіе рас- ходы	5 517,75
г) Печатаніе бланковъ	32 076,09
д) Содержаніе и ре- монтъ инвентаря	389,78
е) Обмундированіе служащихъ	56 184,39
ж) Доля расходовъ по управленію мага- зина	7 441,57
з) Заготовленіе пас- сажирскихъ биле- товъ	1 439,59
и) Расходъ по поли- ціи и надзору	5 049,93

2. Поѣзды.

а) Жалованье служа- щимъ	70 970,96
б) Прочіе расходы по личному составу	23 127,75
в) Освѣщеніе и ото- пленіе поѣздовъ	9 711,46
г) Содержаніе и ре- монтъ инвентаря	3 175,20

Г. Служба надзора ремонта пути и зданій.

Центральное общее управленіе службы.

1865

а) Жалованье и оклад- ные разъѣздные деньги	29 115,52
б) Неокладные выдачи	4 391,41
в) Обмундированіе служащихъ	90,01
г) Канцелярскіе рас- ходы	1 976,27
д) Квартирные рас- ходы	694,55
	<hr/>
	36 267,76

Д. Мѣстное общее управленіе службы.

Отдѣленія:

а) Жалованье и оклад- ные разъѣздные деньги	41 708,33
б) Неокладные выдачи	1 709,59
в) Обмундированіе служащихъ	211,12
г) Канцелярскіе рас- ходы	3 183,46
д) Квартирные рас- ходы	4 877,35
	<hr/>
	51 689,85

	1864.
3. Станціи и расходы по взиманію сборовъ.	
а) Жалованье служа- щимъ	172 992,98
б) Прочіе расходы по личному составу .	3 627,27
в) Канцелярскіе рас- ходы	3 333,21
г) Содержаніе и ре- монтъ инвентаря .	27 619,65
д) Освѣщеніе и ото- пленіе станцій . .	100 063,27
е) Маневры на стан- ціяхъ	44 706,09
ж) Предметы потре- бленія	2 101,00
з) Содержаніе часовъ и телеграфнаго ап- парата	28 331,75
4. Сбавка и возвратъ та- рифной платы и проч.	
а) Сбавка платы . .	16 681,10
б) Вознагражденіе за потерю и порчу вещей	19 912,24
в) Афиши и публика- ціи о движеніи .	2 389,42
	<hr/> 751 650,57
Д. Подвижной составъ и движу- щая сила.	
1. Центральное Управленіе линій и участковъ.	
а) Жалованье служа- щимъ	31 032,81
б) Прочіе расходы по личному составу .	4 863,59

	1865.
Дистанціи:	
а) Жалованье и разъ- ѣзды	51 514,81
б) Неокладныя выдачи	7 522,24
в) Обмундированіе служащихъ	632,18
г) Канцелярскіе рас- ходы	6 833,03
д) Квартирные рас- ходы	8 099,40
	<hr/> 74 601,66
Е. Надзоръ за путемъ и зданіями.	
а) Окладное содержа- ніе	173 238,28
б) Неокладныя выдачи	967,25
в) Обмундированіе служащихъ	544,01
г) Квартирные рас- ходы	24 065,28
д) Освѣщеніе пути .	11 501,48
е) Инструменты, си- гналы и фонари .	2 536,84
	<hr/> 212 853,14
Ж. Содержаніе и ремонтъ пути и зданій.	
а) Окладное содержа- ніе	262 934,66
б) Неокладныя вы- дачи	566,00
в) Обмундированіе служащихъ	19,25
г) Квартирные рас- ходы	14 758,02
д) Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и проч.	61 030,54

	1864.
в) Канцелярскіе расходы	1 592,26
г) Печатаніе бланковъ	3 376,23
д) Содержаніе и ремонтъ инвентаря	53,54
е) Обмундированіе служащихъ	9 146,45
ж) Доля расходовъ по управленію главнаго магазина	24 257,52

2 Движущая сила.

а) Жалованье высшимъ служащимъ	39 525,11
б) Жалованье служащимъ при депо	68 707,06
в) Жалованье машинистамъ и кочегарамъ	185 452,36
г) Преміи за сбереженіе топлива и смазки	57 809,84
д) Прочіе расходы по личному составу	68 323,39
е) Канцелярскіе расходы	2 300,96
ж) Содержаніе и ремонтъ инвентаря и принадлежностей въ депо	10 893,88
з) Топливо для паровозовъ въ дѣйствиіи	370 353,35
и) Смазка паровозовъ	40 267,47
к) Освѣщеніе паровозовъ	15 625,97
л) Водоснабженіе	54 016,50
м) Разные расходы по депо и ихъ принадлежностямъ	65 014,71

	1865.
е) Искусственныхъ сооружений	27 559,90
ж) Балластнаго слоя	75 846,32
з) Рельсовыхъ путей и металлическихъ принадлежностей	31 908,17
и) Сплошное возобновленіе рельсовъ и ихъ металлическихъ принадлежностей	308 845,60
к) Возобновленіе поперечинъ	123 734,06
л) Ремонтъ и возобновленіе переводовъ, поворотныхъ круговъ и передвижныхъ платформъ	48 464,16
м) Ремонтъ и возобновленіе верстовыхъ и указательныхъ столбовъ	1 165,07
н) Устройство и ремонтъ изгородей, засадки и засѣвы	2 662,66
о) Зимній ремонтъ пути съ расчисткой снѣга	35 145,45
п) Инструменты по ремонту пути	13 114,13
р) Ремонтъ зданій	231 951,71
с) Ремонтъ водопроводовъ, пожарныхъ и водопитательныхъ крановъ	6 826,04
т) Содержаніе подъѣздныхъ дорогъ, дворовъ и садовъ	18 515,18

	1864.
н) Содержаніе и ремонтъ инструментовъ для паровозовъ и тендеровъ .	1 927,89
о) Смазка вагоновъ .	84 786,53
3. Ремонтъ подвижнаго состава.	
а) Чистка и малый ремонтъ паровозовъ и тендеровъ въ депо	112 337,43
б) Чистка и малый ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ	94 698,36
в) Исправленіе паровозовъ	204 501,55
г) Исправленіе тендеровъ	34 015,79
д) Исправленіе пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ	573 801,80
	<hr/>
	2 158 682,35
Е. Содержаніе пути и зданій.	
1. Центральное Управленіе линій и участковъ.	
а) Жалованье служащимъ	161 445,57
б) Прочіе расходы по личному составу .	24 738,95
в) Канцелярскіе расходы	6 127,26
г) Печатаніе бланковъ	4 328,00
д) Содержаніе и ремонтъ инвентаря .	815,24
е) Обмундированіе служащихъ	927,37

	1865.
у) Устройство и содержаніе водостокъ и дренажа на станціяхъ	1 055,42
ф) Очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и помойныхъ ямъ всѣхъ зданій	9 398,53
х) Ремонтъ зданій и приборовъ для газоваго освѣщенія .	12 543,33
ц) Ремонтъ принадлежностей станцій	2 211,27
ч) Инструменты по ремонту станцій .	2 443,10
ш) Страхованіе зданій	1 516,63
щ) Уплата налоговъ на зданія	1 735,83
	<hr/>
	1 295 951,03
Пропорціональная доля расхода и содержаніе главнаго магазина	<hr/>
	14 411,06
3. Служба движенія.	
Центральное общее управленіе службы.	
а) Жалованье и окладныя разъѣздныя деньги	55 598,19
б) Неокладныя выдачи	2 926,48
в) Обмундированіе служащихъ	935,61

	1864.
ж) Доля расходовъ по управленію главнаго магазина. . .	20 104,41

2. Надзоръ за путемъ.

а) Жалованье штатнымъ сторожамъ .	121 927,44
б) Прочіе расходы по личному составу .	24 074,64
в) Содержаніе и ремонтъ инвентаря .	3 056,04
г) Освѣщеніе пути .	11 943,54

3. Содержаніе пути и его принадлежностей.

а) Жалованье штатнымъ рабочимъ .	201 330,76
б) Плата вольнонаемнымъ	42 545,90
в) Прочіе расходы по личному составу .	27 597,00
г) Ремонтъ землянаго полотна	42 091,12
д) Ремонтъ искусственныхъ сооружений	10 073,00
е) Ремонтъ и возобновленіе балласта .	30 924,05
ж) Ремонтъ и возобновленіе вещественнаго состава пути .	466 903,28
з) Ремонтъ и возобновленіе разсадокъ и изгородей	1 772,27
и) Ремонтъ и возобновленіе инвентаря .	16 912,12
к) Расходы на разчистку снѣга	35 407,54

	1865.
г) Канцелярскіе расходы	12 006,28
д) Заготовленіе пассажирскихъ билетовъ и бланковъ по пассажирскому и товарному движенію	25 964,02
е) Квартирные расходы	1 731,65
	<hr/>
	99 162,23

И. Мѣстное общее управленіе службы.

а) Жалованье и окладныя разъѣздныя деньги	34 280,00
б) Неокладныя выдачи .	1 136,30
в) Обмундированіе служащихъ	48,45
г) Канцелярскіе расходы	662,78
д) Квартирные расходы	329,85
	<hr/>
	36 457,38

К. Служба поѣздовъ.

а) Жалованье оберъкондукторовъ, багажныхъ и тормозныхъ кондукторовъ .	72 848,39
б) Обмундированіе поѣздной прислуги .	9 505,73
в) Неокладныя выдачи .	23 690,40
г) Квартирные расходы	145,44
д) Поѣздныя принадлежности	962,63

	1864.
4. Ремонтъ зданій съ принадлежностями.	
а) Станціи съ принадлежностями . . .	122 138,20
б) Зданія подвижнаго состава и движущей силы	19 203,91
в) Зданія на пути .	25 341,35
г) Склады и принадлежности главнаго магазина	3 339,19
д) Зданія для водоснабженія	7 244,09
е) Ремонтъ и возобновленіе зданій и приборовъ газоваго освѣщенія	4 692,84
ж) Ремонтъ и возобновленіе неподвижнаго состава станцій.	3 316,00
	<u>1 440 321,08</u>
Всего .	4 730 856,09

Сверхъ того, уплачено за покупку завода Герцога Лейхтенбергскаго 200 000,00

	1865.
е) Брезенты и веревки для увязки товара	1 591,96
ж) Освѣщеніе вагоновъ	9 953,13
з) Разные расходы по экстреннымъ поѣздамъ	256,48
	<u>118 954,16</u>

Л. Служба станціонная.

а) Жалованье	192 218,80
б) Неокладныя выдачи	4 431,45
в) Обмундированіе служащихъ	7 858,14
г) Канцелярскіе расходы начальниковъ станцій	3 421,83
д) Квартирные расходы	5 595,44
е) Отопленіе пассажирскихъ зданій	27 984,51
ж) Освѣщеніе пассажирскихъ зданій съ площадками и товарныхъ сараевъ	42 542,35
з) Содержаніе станціонныхъ залъ въ чистотѣ	131,26
и) Мебель и другое имущество станцій	14 546,91
и) Снабженіе станцій пломбами, мѣломъ, скинцдаромъ, нитками, тряпьемъ и пр. для упаковки товаровъ	3 948,56
к) Ремонтъ и заводка часовъ	2 781,45

л) Расходы по случаю экстренных поѣздовъ	1865. 79,17
м) Расходы по передвиженію вагоновъ на станціяхъ лошадьми	37, 2
	<hr/> 305 576,89

М. Служба телеграфа.

а) Жалованье и окладныя разъѣзды деньги	45 954
б) Неокладныя выдачи	1 393,80
в) Обмундированіе служащихъ	1 101,00
г) Канцелярскіе расходы	5 046,36
д) Квартирные расходы	1 925,55
е) Телеграфные приборы и проводники	19 624,63
	<hr/> 75 045,34

Н. Вознагражденія пассажирамъ и постороннимъ лицамъ, пострадавшимъ отъ поѣздовъ, а также и за порчу товаровъ.

а) По пассажирскому движенію	205,53
б) По товарному движенію	8 408,96
	<hr/> 8 614,49

Вознагражденія по-	1865
стороннимъ желѣз-	
нымъ дорогамъ за	
пробѣгъ или про-	
стой ихъ вагоновъ	
на дорогѣ	4,66
Пропорціональная до-	
ля расходовъ по	
содержанію глав-	
наго магазина . . .	4 262,30
	<hr/>
	4 266,96

О. Подвижной составъ и тяга.

**Центральное общее управленіе
службы.**

а) Жалованье и оклад-	
ныя разъѣздныя	
деньги	35 688,21
б) Неокладныя выдачи	1 384,25
в) Обмундированіе	
служащихъ	288,73
г) Канцелярскіе рас-	
ходы	1 364,82
д) Квартирные рас-	
ходы	2 372,74
Пропорціональная до-	
ля расходовъ по со-	
держанію главнаго	
магазина	319,20
	<hr/>
	41 417,95

**П. Мѣстное общее управленіе
службы.**

а) Жалованье и оклад-	
ныя разъѣздныя	
деньги	13 989,96
б) Неокладныя выдачи	1 331,50
в) Обмундированіе	
служащихъ	11,00

г) Канцелярскіе рас-	1865
ходы	817,49
д) Квартирные рас-	
ходы	1 628,08
	<hr/>
	17 778,03

Р. Тяга поѣздовъ.

а) Жалованье и оклад-	
ныя разъѣздные	
деньги	195 958,49
б) Поверстныя и су-	
точные деньги . . .	84 149,28
в) Преміи за сбере-	
женіе топлива . . .	53 038,65
г) Преміи за сбере-	
женіе смазки . . .	1 804,30
д) Прочія неокладныя	
выдачи	6 825,32
е) Обмундированіе	
служащихъ	12 595,35
ж) Канцелярскіе рас-	
ходы	2 330,13
з) Квартирные рас-	
ходы	37 072,86
и) Топливо для паро-	
возовъ	312 002,98
і) Смазка паровозовъ	
и тендеровъ . . .	35 737,07
к) Чистка	17 359,88
л) Освѣщеніе паро-	
возовъ	12 496,30
м) Водоснабженіе па-	
ровозовъ.	46 679,77
н) Разные расходы по	
депо и ихъ прина-	
длежностямъ . . .	32 372,68
Пропорціональная до-	
ля расходовъ по со-	
держанію главнаго	
магазина	10 867,43
	<hr/>
	861 290,49

1865

С. Ремонтъ подвижнаго состава.

а) Содержаніе паровозовъ	335 021,38
б) Содержаніе тендеровъ	64 231,91
	<hr/>
	399 253,29

Т. Большой ремонтъ вагоновъ.

а) Починка вагоновъ, кромѣ осей, рессоръ и колесъ . .	408 259,24
б) Починка осей, колесъ и рессоръ .	145 360,31
в) Вознагражденіе постороннимъ желѣзнымъ дорогамъ за поврежденныя Главнымъ Обществомъ вагоны	8,61
	<hr/>
	553 628,16

У. Малый ремонтъ вагоновъ.

а) Жалованье и окладныя разъѣздныя деньги	24 104,38
б) Неокладныя выдачи	3 451,30
в) Обмундированіе служащихъ	1 277,21
г) Канцелярскіе расходы	638,74
д) Квартирные расходы	3 928,01
е) Малый ремонтъ вагоновъ	29 305,32
ж) Смазка вагоновъ	80 069,46
з) Чистка и мытье вагоновъ	12 879,84

	1865
и) Инструменты . . .	2 521,58
Пропорціональная до- ля расходовъ по со- держанію главнаго магазина	1 962,39
	<hr/> 160 129,23
Всего	4 693 091,00
Сверхъ того уплачено за покупку завода Герцога Лейхтен- бергскаго	200 000,00

Ремонтныя работы по содержанію пути и зданій С. Петер-
бурго-Варшавской желѣзной дороги въ 1865 году были слѣдующія:

1. Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ, на сумму	руб. 61 030,54
2. Ремонтъ мостовъ, переѣздовъ и тоннелей	27 559,90
3. Пополненіе балластнаго слоя	75 846,32
4. Ремонтъ рельсовыхъ путей и металлическихъ къ нимъ принадлежностей, на 1059 верстахъ. . . .	31 908,17
5. Сплошной замѣнъ сибирскихъ рельсовъ англійскими, съ принадлежностями, перекладка и дополненіе путей	308 845,59
6. Возобновленіе поперечинъ (255 667 штукъ) . . .	123 734,06
7. Ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ и передвижныхъ платформъ; укладка крестовинъ изъ литой стали	48 464,16
8. Перемѣна и исправленіе верстовыхъ и указатель- ныхъ столбовъ	1 165,07
9. Исправленіе и распространеніе изгородей и расса- докъ на станціяхъ и вдоль линіи	2 662,66
10. Зимній ремонтъ пути, съ расчисткою снѣга . . .	35 145,45

Рублей.

11. Возобновленіе инструментовъ пути	13 114,14
12. Ремонтъ, перестройка и улучшеніе зданій	231 951,71
13. Ремонтъ водопроводовъ, пожарныхъ и водопита- тельныхъ крановъ	6 826,04
14. Ремонтъ подъездныхъ дорогъ, дворовъ и садовъ, устроение и исправленіе заборовъ	18 515,18
15. Постройка и содержаніе водостоконъ и дренажей на станціяхъ	1 055,42
16. Очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и по- мойныхъ ямъ	9 398,53
17. Ремонтъ зданій и приборовъ газоваго освѣщенія на станціяхъ: С. Петербургской, Гатчинской, Луг- ской и Псковской, и устроение газоваго освѣщенія на Виленской станціи	12 543,33
18. Возобновленіе инструментовъ для ремонта зданій	2 443,10
19. Построеніе вѣсовыхъ помостовъ на станціяхъ	2 211,27
<hr/>	
И того	1 014 420,64

Сверхъ того, произведены въ 1865 году слѣдующія **работы по довершенію желѣзной дороги**, на счетъ строительнаго капитала:

Рублей.

1. Додѣлка землянаго полотна между Динабургомъ и Свѣнцями, и на станціяхъ Ландварово, Вильно и Ковно	7 535,34
2. Устроение дренажей между 499 и 579 верстами	688,10
3. Додѣлка мостовъ: чрезъ р. Плюссу	6 134,40
» Двину	3 084,57
между 984 и 1044 вер.	600,20
чрезъ рр. Уллу и Нѣманъ	1 401,25
трубъ на 457 и 459 вер.	468,40
<hr/>	
	11 688,82

	Рублей.
4. Додѣлка переѣздовъ чрезъ желѣзную дорогу . . .	275,60
5. Укладка дополнительныхъ путей на станціяхъ: С. Петербургской, Гродно, Бѣлостокъ, Лапахъ и Варшавѣ	4 758,14
6. Балластировка пути	7 688,45
7. Постройка и окончаніе пассажирскихъ домовъ на станціяхъ: Новоалександровскѣ, Игналіно, Вильно, Вержболовѣ, Ковно, Варшавѣ, и на промежуточ- ныхъ между Марцинканце и Варшавой	103 625,01
8. Постройка и окончаніе паровозныхъ зданій, вагон- ныхъ сараевъ и мастерскихъ	35 802,30
9. Постройка и окончаніе жилыхъ домовъ на станціяхъ	1 385,88
10. Устроеніе водоснабженій и водопитательныхъ крановъ	2 672,31
11. Устроеніе станціонныхъ дворовъ, мостовыхъ, подъ- ѣздныхъ дорогъ, оградъ, отхожихъ мѣстъ, горно- очистительныхъ рвовъ, пассажирскихъ платформъ и тротуаровъ	12 995,77
12. Постройка пакгаузовъ	7 173,54
13. Постройка поворотныхъ круговъ и вѣсовыхъ по- мостовъ	1 797,56
14. Постройка и окончаніе сторожевыхъ домовъ и будокъ на линіи	3 232,50
15. Отчужденіе земель, присмотръ за работами, раз- борка временныхъ построекъ, уплаты за работы прежняго времени	41 603,72
И того . . .	<u>242 903,04</u>

При общемъ взглядѣ на пассажирское и товарное движеніе по С. Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ въ 1865 году, сравнительно съ 1864 годомъ, представляются слѣдующія особенности:

Число перевезенныхъ въ 1865 году пассажировъ уменьшилось, противъ прошлаго года, слишкомъ на 85/т. чел.; а число войска на

123/т. чел., а между тѣмъ общее количество сбора въ 1865 году увеличилось, противъ 1864 г., болѣе чѣмъ на 83/т. руб. Напротивъ того, количество товара, перевезеннаго въ 1865 году, увеличилось противъ 1864 слишкомъ на 740/т. пуд.; а между тѣмъ общій сборъ за провозъ товара уменьшился болѣе чѣмъ на 21/т. руб.

Причину этой особенности въ пассажирскомъ движеніи слѣдуетъ отнести къ тому, что средняя выручка съ пассажира и версты увеличилась въ 1865 году на 0,03 к. вслѣдствіе увеличившагося средняго числа верстъ проѣзда, приходящагося на каждого пассажира. Въ отношеніи же къ товарной перевозкѣ, причину уменьшенія выручки, при увеличившемся количествѣ перевозки, слѣдуетъ искать: 1) въ значительномъ пониженіи тарифной платы, въ особенности по прямому сообщенію съ иностранными желѣзными дорогами, вслѣдствіе чего средняя выручка съ пуда и версты въ 1865 году менѣе чѣмъ въ 1864 году на 0,005 к. и 2) въ исключительныхъ, неблагоприятныхъ обстоятельствахъ въ 1865 году края, по которому пролегаетъ С. Петербурго Варшавская желѣзная дорога; а именно: нѣкоторыя губерніи страдали отъ неурожая, а въ другихъ обнаружилась чума рогатаго скота, отчего хлѣбныхъ произведеній провозилось мало, а вывозъ кожъ за границу былъ вовсе воспрещенъ. Вслѣдствіе этого, дѣйствіе нѣкоторыхъ изъ мѣръ къ облегченію перевозки товаровъ уменьшеніемъ тарифа не могло достаточно обнаружиться.

Перевозка войска, принявшая довольно большіе размѣры въ 1863 и 1864 годахъ, и придававшая дорогѣ характеръ чисто стратегическаго пути, значительно уменьшилась въ 1865 г. и уступила мѣсто перевозкѣ товаровъ, на развитіе которой, для увеличенія доходности дороги, Совѣтъ Главнаго Общества обратилъ особенное вниманіе.

Съ этою цѣлію, разрѣшено было пониженіе тарифа на нѣкоторыя статьи перевозки, сообразно съ потребностями торговли, а также устанавливалось постепенно прямое товарное сообщеніе съ иностранными желѣзными дорогами, выгоды котораго состоятъ въ устраненіи всякаго посторонняго посредничества на таможенныхъ границахъ и при переходѣ клади съ одной желѣзной дороги на другую.

На этомъ основаніи, въ видахъ привлеченія отъ морскаго пути на желѣзную дорогу товаровъ, отправляемыхъ изъ Триеста въ Россію, были сдѣланы нѣкоторыя пониженія тарифа, вслѣдствіе которыхъ усилилась перевозка фруктовъ, табаку и индиго. Для увеличенія этихъ перевозокъ, а также для развитія отпускной отечественной торговли съ Австріею путемъ желѣзныхъ дорогъ, заключена Обществомъ съ управленіями Варшаво-Вѣнской, Сѣверной и Южной австрійскихъ дорогъ конвенція о прямомъ товарномъ сообщеніи между Венеціею и Триестомъ, Вѣною и Флорисдорфомъ съ одной, и С. Петербургомъ, Динабургомъ и Вильною съ другой стороны. Сверхъ того, продолжались переговоры объ учрежденіи прямого товарнаго сообщенія между С. Петербурго-Варшавскою дорогою и дорогами Сѣверо-Германскаго Союза и Голландіи.

Въ виду будущаго развитія международнаго сообщенія съ южною Европою испрошена была у Правительства уступка Главному Обществу постройки и эксплуатаціи желѣзно-конныхъ путей въ Варшавѣ между станціями С. Петербурго-Варшавской и Варшаво-Вѣнской желѣзныхъ дорогъ. Пути эти, кромѣ того, важны для С. Петербурго-Варшавской дороги и по удешевленію снабженія этой дороги каменнымъ углемъ, доставляемымъ по Варшаво-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Изъ существующихъ нынѣ на С. Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ пяти разрядовъ тарифной платы наибольшее количество товара перевезено было по 2 разряду, затѣмъ слѣдуютъ 3, 5 и 4 разряды; наименьшее количество перевезено по 1 разряду.

Тарифъ на перевозку товаровъ пониженъ былъ въ 1865 году на слѣдующіе предметы: аптекарскіе товары, аспидныя доски, быки, вагоны, гуси, колеса и оси, камень булыжный и бутовый, кирпичи, ленъ, пенька и пакля, льняное и конопляное сѣмя (по прямому сообщенію), макуха (сѣмянные выжимки), оружіе старое (для окружнаго артиллерійскаго управленія), паровозы и тендеры, паркетъ, спички, сало всякое, свѣчи, стеклянная посуда, табакъ, хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ.

Сверхъ того, сдѣлано было пониженіе на перевозку товара и скота для сельско-хозяйственной выставки въ Ригѣ.

Количество товара, перевезеннаго въ направленіи отъ С. Петербурга составляло болѣе 52 0/0 всего количества товара; а къ С. Петербургу, болѣе 47 0/0, изъ всего перевезеннаго по дорогѣ количества.

Отправлено: изъ С. Петербурга 14 0/0

» Вержболова 5

» Варшавы 6 1/2

» Риги 3

съ промежуточныхъ станцій. 7 1 1/2

Прибыло: въ С. Петербургъ. 12 1/4 0/0

» Вержболово 10 1/4

» Варшаву 9 1/2

» Ригу 8

на промежуточные станціи 60

Общій выводъ службы С. Петербурго-Варшавской желѣзной дороги въ 1865 году составляетъ увеличеніе чистаго дохода дороги, противъ 1864 года съ 0,41 к. на 0,48 к. на версту пробѣга, или всего на сумму 291 225 руб. 84 к.

Отношеніе чистаго дохода къ валовому сбору возрасло съ 0,21 на 0,24.

Для облегченія подвозки къ желѣзной дорогѣ товаровъ, которые между Лугою и Псковомъ проходятъ большое разстояніе по Динабургскому шоссе, прежде чѣмъ достигнуть желѣзной дороги, приступлено къ постройкѣ, на половинныхъ издержкахъ съ земствомъ, грунтовой дороги отъ Динабургскаго шоссе къ ст. Новоселье на Варшавской линіи. Съ открытіемъ этого соединительнаго пути, движеніе товаровъ будетъ совершаться по С. Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ на большемъ протяженіи, съ чѣмъ вмѣстѣ увеличится и сборъ.

Сваи деревяннаго путепроводнаго моста въ Лугѣ, по оказавшейся въ нихъ гнили, потребовали замѣны новыми: въ виду сокращенія

расходовъ на будущее время, оказалось выгоднѣе, вмѣсто перестройки моста въ прежнемъ видѣ, замѣнить его желѣзнымъ балочнымъ мостомъ на каменныхъ устояхъ, отверстіемъ въ 2,25 сажени.

Износившіеся сибирскіе рельсы замѣнены, на протяженіи болѣе 56 верстъ, болѣе тяжелыми рельсами, частію англійскими, частію перекатанными на С. Петербургскомъ заводѣ Дея и К^о изъ старыхъ рельсовъ, съ прибавкою новаго желѣза.

Для доставленія большаго удобства пассажирамъ, улучшено отопленіе вагоновъ 1 класса; передѣланы и улучшены вагоны 2 класса, и начата постройка 19 новыхъ вагоновъ 2 класса.

Въ теченіе 1865 года на С. Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ было 7 **пожарныхъ случаевъ** въ зданіяхъ, и 5 въ поѣздахъ. Изъ числа первыхъ: 5 было на станціяхъ и 2 въ жилыхъ зданіяхъ на линіи; 1 случай произошелъ отъ искръ паровоза, и 6 отъ неосторожности живущихъ. Изъ 5 случаевъ въ поѣздахъ, 2 были въ пассажирскихъ и 3 въ товарныхъ.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми произошло 80, а именно:

	Убито.	Ранено.	Всего.
Пассажировъ	1	1	2
Служащихъ на дорогѣ . .	16	38	54
Постороннихъ лицъ . . .	8	16	24
	25	55	80

Сходовъ съ рельсовъ случилось 10; въ пассажирскихъ 2 и въ товарныхъ 8; изъ нихъ 4 случая произошли отъ изломовъ въ подвижномъ составѣ, 4 отъ неправильно поставленныхъ стрѣлокъ, 1 отъ раздавленной на пути лошади, и 1 отъ неправильнаго разстоянія между рельсами.

Столкновеній поѣздовъ было 2; оба случая на станціяхъ при передвиженіяхъ поѣздовъ.

IV.

МОСКОВСКО-НИЖЕГОРОДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

410 верстъ.

Директоръ дороги: И. О. Кенигъ. Помощникъ его и Начальникъ службы ремонта пути и зданій И. О. Рербергъ. Начальникъ мастерскихъ: К. С. Рехневскій

Перевозочныя средства Московско-Нижегородской дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	99
Вагоновъ пассажирскихъ . . .	211
товарныхъ	1 451

Число мѣстъ въ сложности въ вагонахъ: пассажирскихъ . 9 331
арестантскихъ . 453

Количество груза, поднимаемаго въ сложности вагонами:

багажными	9 500 пуд.
товарными	721 000 »

Въ теченіи 1865 года отправлено по дорогѣ 5 890 поѣздовъ а именно:

	Въ направленіи:	
	Отъ Москвы.	Къ Москвѣ.
Императорскихъ	1	—
Пассажирскихъ	788	788
Товарныхъ	1 900	1 974
Войсковыхъ	67	55
Экстренныхъ	158	159
	2 914	2 976

Сравнительно съ 1864 годомъ отправлено менѣе 657 поѣздовъ. Впрочемъ разность эта происходитъ отъ того, что въ 1864 году товарный поѣздъ, совершающій путь отъ Москвы до Нижняго-Новго-

рода, считался за два: одинъ отъ Москвы до Владиміра, а другой отъ Владиміра до Нижняго; въ 1865 же году такой поѣздъ считался за одинъ.

Пройдено верстъ паровозами:	1864.	1865.
съ грузомъ	1 349 721	1 567 216
безъ груза	25 936	40 627
въ резервъ ¹⁾	47 338	68 931
при маневрахъ ²⁾	502 334	444 099

Пройдено верстъ вагонами:

По Нижегородской дорогѣ пасса- жирскими грузными и порож- ними	5 883 780	6 615 606
товарными съ грузомъ	12 631 557	15 271 016
порожними	6 194 666	8 253 378

По Николаевской дорогѣ:

товарными съ грузомъ	—	187 148
порожними	—	169 028

Изъ 100 верстъ общаго пробѣга ва-
гоновъ грузныхъ и порожнихъ,
пройдено:

По Нижегородской дорогѣ:

грузными	67	65
порожними	33	35
	— 100	— 100

По Николаевской, грузными . . .

порожними . . .	—	53
	—	47
		— 100

На версту полезнаго пробѣга паровоза:

Полный расходъ на движущую силу и

ремонтъ подвижнаго состава коп.	47,788	48,751
---------------------------------	--------	--------

¹⁾ Считая часть бытности въ резервъ за версту пробѣга.

²⁾ Считая часть службы за 10 верстъ пробѣга.

Въ томъ числѣ: на топливо	9,888	9,452
на чистку и смазку паровозовъ и тендеровъ	—	1,169
на ремонтъ паровозовъ и тендеровъ	—	11,076
на ремонтъ, чистку и смазку ваго- новъ	—	12,723
Употреблено для топки паровозовъ: дровъ, куб. саж.	9 590	10 467 ¹ / ₂
Расходъ на ремонтъ, чистку и смазку ва- гоновъ, на версту ихъ пробѣга съ грузомъ и порожнихъ	Коп. 0,555	Коп. 0,678

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ въ 1864 и 1865 годахъ, было слѣдующее:

	1864.	1865.
Пассажировъ: I класса	12 518	13 334
II »	61 324	56 122
III »	511 814	529 434
бесплатныхъ	1 885	3 254
Всего —————	587 541	602 144
Войскъ	104 740	81 814
Арестантовъ и конвойныхъ	29 243	10 675
Багажа пуд.	179 840	189 923
Воинскихъ грузовъ »	67 929	17 976
Товаровъ и грузовъ разнаго рода »	15 984 670	22 611 275
Матеріаловъ и потребностей	2 582 208	8 455 129
дороги вагон.	4 253	9 392
Фуръ и другихъ воинскихъ экипа- жей штукъ	31	568
Экипажей »	601	574
Животныхъ »	6 229	5 886

Въ общей сложности, совершено въ движеніи:
Пассажирами, войскомъ и арестантами, пассажироверсть . 124 274 324 114 032 030

	1864.	1865.
Разнаго рода грузами, оплачи- ваемыми:		
по вѣсу . . . пудовѣрствъ	4 201 751 483	5 837 198 685
по-штучно предметовѣрствъ	1 739 344	1 902 088

Перевозка пассажировъ, за исключеніемъ войскъ, арестантовъ, бесплатныхъ и провожатыхъ при перевозкѣ скота, представляетъ слѣдующіе выводы:

		1864.	1865.
Отправлено	Изъ Москвы	199 902	199 437
	Изъ Нижняго-Новгорода . . .	79 091	80 018
	Съ промежуточныхъ станцій .	305 932	318 695
Прибыло	Въ Москву	193 066	193 874
	Въ Нижній-Новгородъ . . .	76 965	75 592
	На промежуточные станціи . .	314 894	328 684
Проѣхало пассажировъ: въ I классъ . . .		12 518	13 334
» II » . . .		61 324	56 122
» III » . . .		511 083	528 694
Изъ 100 пассажировъ были: I класса . . .		2	3
II » . . .		9	9
III » . . .		89	88
		—100	—100

Изъ 100 рублей выручки за перевозку пасса- жировъ причитается: на I классъ, рублей		8,10	7,70
II » » .		20,09	18,04.
III » » .		71,81	74,26
		—100	—100

Среднее число верствъ проѣзда пассажиромъ .	172	164
что составляетъ, всего протяженія дороги.	42 ⁰ / ₀	40 ⁰ / ₀

Средній пробѣгъ пуда товаровъ частныхъ лицъ			
въ скорыхъ поѣздахъ		269 в.	268 в.
или . . .		66 ⁰ / ₀	65 ⁰ / ₀
въ медленныхъ поѣздахъ		233 в.	233 в.
или . . .		57 ⁰ / ₀	57 ⁰ / ₀

Пассажирское движеніе увеличилось противъ 1864 года около $2\frac{1}{2}\%$; число же провезенныхъ войскъ и арестантовъ значительно было менѣе.

Изъ грузовъ перевезенныхъ по Нижегородской дорогѣ въ 1865 г., главнѣйшіе предметы отпуска со станцій были:

Изъ Москвы:

Мануфактурные товары	520 597 пуд.
Отправлялись преимущественно въ Нижній-Новгородъ и частію на промежуточные станціи.	
Сахаръ и сахарный песокъ	383 645 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ.	
Хлопчатая бумага	146 971 »
Преимущественно на станціи: Орѣхово-Зуево, Ундоль, Шую и Мстеру.	
Чай	116 428 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ.	
Москательные и аптекарскіе товары	108 358 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ, Павлово, Орѣхово-Зуево и др. станціи.	
Бакалейный товаръ, орѣхи, пряники и пр.	99 325 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ.	
Галантерейные товары, тоже	98 128 »
Домашняя кладь и мебель, на разныя станціи	60 032 »
Краски и красильныя вещества	60 351 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ, Орѣхово-Зуево и Шую.	
Бумага, книжный товаръ, карты	59 046 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ.	
Желѣзные и чугуныя издѣлія	55 817 »
Преимущественно въ Нижній-Новгородъ.	
Табакъ и табачныя издѣлія, тоже	55 426 »

Изъ Нижняго-Новгорода:

Желѣзо и чугуны не въ дѣлѣ	1 617 664 пуд.
Преимущественно въ Москву.	
Соль	1 051 525 »
Преимущественно въ Москву, Павлово, Влади- миръ, Покровъ, Шую и Ковровъ .	
Хлопчатая бумага	603 301 »
Преимущественно въ Москву, Орѣхово, Ундоль, Шую и Мстеру.	
Рыба соленая, вяленая и копченая	539 095 »
Преимущественно въ Москву и Владимиръ.	
Хлѣбъ въ зернѣ, мукѣ, крупѣ; отруби	341 134 »
Преимущественно въ Москву, Павлово, Орѣ- хово, Покровъ, Владимиръ и Шую.	
Марена	319 343 »
Преимущественно въ Москву, Васильево и Покровъ	
Шерсть овечья и козья	215 367 »
Преимущественно въ Москву.	
Шерсть верблюжья, тоже	66 961 »
Пшеничная мука	220 739 »
Преимущественно въ Москву, Павлово, По- кровъ, Владимиръ и Ковровъ.	
Спиртъ и хлѣбное вино	191 450 »
Преимущественно въ Москву, Павлово, По- кровъ, Владимиръ и Шую.	
Чай	186 510 »
Преимущественно въ Москву.	
Кожы выдѣланныя и кожаный товаръ, тоже	124 844 »
Сало и жиръ, тоже	116 435 »
Вино виноградное, тоже	113 437 »
Сѣстные припасы, дичь, домашнія птицы, масло, мороженое мясо, тоже	109 348 »

Бакалейные товары, орѣхи, пряники и пр., тоже .	108 331 пуд.
Мануфактурный товаръ	106 576 »

Преимущественно въ Москву и на промеж. станціи.

Рогожи, лубье, мочало, циновки и пр., тоже . .	91 803 »
Москательные и аптекарскіе товары, тоже . . .	73 866 »
Мѣдь штыковая и листовая	70 477 »

Преимущественно въ Москву.

Мягкая рухлядь, тоже	70 573 »
Дерево орѣховое, кипарисное и пальмовое, тоже .	69 960 »
Нефть, керосинъ, минеральныя масла, тоже . .	69 559 »
Масло деревянное и сѣмянное	67 257 »

Преимущественно въ Москву и Орѣхово-Зуево.

Икра, преимущественно въ Москву	57 027 »
Рыба свѣжая, тоже	56 104 »

Съ промежуточныхъ станцій:

Дрова и торфъ, отъ Обираловки до Крестникова включительно	7 630 745 »
--	-------------

Преимущественно въ Москву и Орѣхово-Зуево.

Лѣсные матеріалы, кирпичъ, камень и другіе строи- тельные матеріалы, съ разныхъ станцій .	1 747 781 »
--	-------------

Преимущественно въ Москву.

Мануфактурные товары, преимущественно въ Москву
и Нижній-Новгородъ.

изъ Орѣхова-Зуева	135 580 пуд.
изъ Шуи	149 615 »

Полотно, равендукъ и холстъ, преимущественно въ
Москву:

изъ Вязниковъ	87 282 »
изъ Шуи	54 895 »

Пшеничная мука, изъ Владиміра	183 640 »
изъ Горбатовки	126 381 »

Хлѣбъ въ зернѣ, мукѣ, и пр. изъ Владиміра . .	269 038 »
---	-----------

Ленъ, пенъка, пакля, изъ Владиміра 51 791 пуд.

По пассажирскому движенію:

наибольшій сборъ былъ въ Августъ 198 308 руб.

наименьшій » » Февралъ 60 759 »

По товарному движенію:

наибольшій сборъ былъ въ Сентябрь 400 512 »

наименьшій » » Апрель 65 496 »

Выводы службы дороги съ открытія движенія по 1864 годъ
были слѣдующіе:

Годы.	Валовой сборъ. Рубли.	Расходъ. Рубли.	Чистый доходъ. Рубли.	Отношеніе чи- стаго дохода къ валовому сбору.
1861 г. за 201 день .	594 827,14	266 630,10	328 197,04	0,55
1862 » » » .	2 068 837,28	1 131 539,29	937 297,99	0,46
1863 г. по всей дорогѣ	3 220 204,12	1 764 585,52	1 455 618,60	0,45

На версту дороги приходится:

1861	3 360,60	1 506,38	1 854,22
1862	7 514,27	4 114,65	3 399,62
1863	7 854,15	4 303,86	3 550,29

Выводы службы 1864 и 1865 годовъ:

	1864.	1865.	На версту дороги. 1864.	1865.
Валовой сборъ . . .	3 557 181,45	4 001 287,00	8 676,05	9 759,24
Расходъ	1 782 888,31	2 007 750,11	4 348,51	4 896,95
Чистый доходъ . . .	1 774 293,14	1 993 536,89	4 327,54	4 862,29
Отношеніе чистаго дохода къ вало- вому сбору . . .	0,50	0,50		

Счетъ Эксплоатаціи:

I. ПРИХОДЪ.

A. Отъ пассажирскихъ поѣздовъ:	1864.	1865.
а) Пассажиры	1 137 524,83	1 136 796,01
б) Контроль на пути:	6 663,45	5 525,20

	1864.	1865.
в) Багажъ	84 357,61	85 962,07
г) Собаки	1 651,50	1 639,50
д) Посылки и товары	39 459,83	43 228,42
е) Войско командами	102 287,64	83 094,85
ж) Экипажи	2 952,64	839,72
з) Животныя	532,89	438,91
и) Храненіе кладей	194,77	251,22
і) Экстренные поѣзды	228,00	964,50
к) Почта и другія правитель- ственные перевозки	143 914,32	91 587,78
л) Пассажиры по коннымъ пу- тямъ	—	380,98
	<hr/> 1 519 767,48	<hr/> 1 450 709,16

Б. *Отъ товарныхъ поѣздовъ:*

а) Товары	1 899 410,71	2 369 449,49
б) Войско командами	6 493,15	26 668,29
в) Скоть	23 428,48	17 640,76
г) Экипажи	21 482,40	9 281,01
д) Храненіе грузовъ	8 887,39	8 971,87
е) Перевозка товаровъ по кон- нымъ путямъ	—	23081,90
ж) Разные доходы	—	81,63
	<hr/> 1 959 702,13	<hr/> 2 455 174,95

В. *Отъ перевозокъ за счетъ Общества:*

а) Балластные поѣзды	11 822,20	12 605,37
б) Перевозка по служебному та- рифѣ, по $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты	44 703,81	62 833,32
	<hr/> 56 526,01	<hr/> 75 438,69

Г. Отъ разныхъ статей:	1864.	1865.
а) Отдача въ аренду буфетовъ	5 500,36	5 829,00
б) Отдача въ наемъ земель и разныхъ имуществъ	799,00	1 371,58
в) Сборъ за продажу книгъ и журналовъ	75,00	—
г) Телеграфный сборъ	1 656,99	2 433,15
д) Разные сборы	13 154,48	280,25
е) За переходъ вагоновъ по Николаевской дорогѣ	—	10 050,22
	<hr/> 21 185,83	<hr/> 19 964,20
Итого .	3 557 181,45	4 001 287,00

II. РАСХОДЪ.

А. Центральное Управленіе	76 102,72	66 403,52
Б. Проценты, разница въ курсѣ и разные расходы	32 164,56	4 613,88
В. Центральное Управленіе линій .	80 684,84	98 580,91

Г. Движеніе.

1. Центральное управленіе линій и участковъ.	1864.
а) Жалованье служащимъ	36 906,93
б) Прочіе расходы по личному составу .	7 152,48
в) Канцелярскіе расходы	1 510,31
г) Печатаніе бланковъ	15 490,43
д) Содержаніе и ремонтъ инвентаря .	268,08

Г. Служба надзора и ремонта пути и зданій.

Центральное общее управленіе службы.

а) Жалованье и окладныя разъѣздныя деньги	1865.
б) Неокладныя выдачи	22 495,50
в) Канцелярскіе расходы	1 689,16
г) Квартирные расходы	753,08
	<hr/> 2 401,19
	27 338,93

1864.

е) Обмундированіе служащихъ . . .	20 913,22
ж) Доля расходовъ по управленію магазина	8 975,85
з) Заготовленіе пассажирскихъ билетовъ	1 510,32
и) Расходы по полиціи и надзору	1 565,84

2. Поѣзды.

а) Жалованье служащимъ	53 766,29
б) Прочіе расходы по личному составу	95,42
в) Освѣщеніе и отопленіе поѣздовъ	4 265,95
г) Содержаніе и ремонтъ инвентаря	1 116,25

3. Станціи и расходы по взиманію сборовъ.

а) Жалованье служащимъ	120 106,27
б) Прочіе расходы по личному составу	12 521,98
в) Канцелярскіе расходы	2 956,05
г) Содержаніе и ремонтъ инвентаря	5 275,21
д) Освѣщеніе и отопленіе станцій	33 447,17
е) Маневры на станціяхъ	61 316,03
ж) Предметы потребленія	1 667,92
з) Содержаніе часовъ и телеграфныхъ приборовъ	5 964,90

Д. Мѣстное общее управленіе службы.

Д и с т а н ц і и.

а) Жалованье и разѣзды	1865. 19 732,12
б) Неокладныя выдачи	1 174,77
в) Канцелярскіе расходы	1 894,89
г) Квартирные расходы	2 258,49
	<hr/> 25 060,27

Е Надзоръ за путемъ и зданіями.

а) Окладное содержаніе	72 456,39
б) Неокладныя выдачи	435,23
в) Обмундированіе служащихъ	959,55
г) Квартирные расходы	5 770,33
д) Освѣщеніе пути	7 913,69
г) Инструменты, сигналы и фонари	2 139,25
	<hr/> 89 674,44

Ж. Содержаніе и ремонтъ пути и зданій.

а) Окладное содержаніе	81 047,84
б) Неокладныя выдачи	170,51
в) Квартирные расходы	6 324,20
г) Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и проч.	17 963,67
д) Искусственныхъ сооружений	20 530,07
е) Балластнаго слоя	10 488,08
ж) Рельсовыхъ путей и металлическихъ принадлежностей	2 355,06

1864.

**4. Сбавка и возвратъ
тарифной платы и проч.**

а) Сбавка платы	10 379,92
б) Вознагражденіе за потерю и порчу вещей	1 069,60
в) Афиши и публи- каціи о движеніи	1 274,16
	<hr/>
	409 516,58

**Д. Подвижной составъ и
движущая сила.**

**1. Центральное управленіе линій и
участковъ.**

а) Жалованье служа- щимъ	19 429,74
б) Прочіе расходы по личному составу	2 642,92
в) Канцелярскіе рас- ходы	1 223,42
г) Печатаніе блан- ковъ	1 825,22
д) Содержаніе и ре- монтъ инвентаря	22,28
е) Обмундированіе служащихъ	5 711,34
ж) Доля расходовъ по управленію главна- го магазина	25 376,54

2. Движущая сила.

а) Жалованье выс- шимъ служащимъ	5 726,07
б) Жалованье служа- щимъ при депо	27 718,15
в) Жалованье маши- нистамъ и кочега- рамъ	73 306,93

1865.

з) Сплошное возоб- новленіе рельсовъ и ихъ металличе- скихъ принадлеж- ностей	184 329,55
и) Возобновленіе поперечинъ	3 887,23
і) Ремонтъ и возоб- новленіе перево- довъ, поворотныхъ круговъ и пере- движныхъ плат- формъ	10 789,67
к) Устроеніе и ре- монтъ изгородей, засадки и засѣвы	1 735,90
л) Зимній ремонтъ пути съ расчист- кой снѣга	7 614,88
м) Инструменты по ремонту пути	4 425,46
н) Ремонтъ зданій	42 428,05
о) Ремонтъ водопро- водовъ и пожар- ныхъ водопитатель- ныхъ крановъ	9 719,50
п) Содержаніе подъ- ѣздныхъ дорогъ, дворовъ и садовъ	587,75
р) Устроеніе и со- держаніе водосто- ковъ и дренажи на станціяхъ	131,10
с) Очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и помойныхъ ямъ всѣхъ зданій	939,98
т) Ремонтъ принадле- жностей станцій	175,70

	1864.
г) Преміи за сбере- женіе топлива и смазки	26 261,08
д) Прочіе расходы по личному составу .	18 044,07
е) Канцелярскіе рас- ходы	227,62
ж) Содержаніе и ре- монтъ инвентаря и принадлежностей въ депо	2 147,01
з) Топливо для паро- возовъ въ дѣйствии	136 033,51
и) Смазка паровозовъ	11 873,88
і) Освѣщеніе паро- возовъ	5 793,55
к) Водоснабженіе .	17 411,87
л) Разные расходы по депо и ихъ при- надлежностямъ .	7 839,29
м) Содержаніе и ре- монтъ инструмен- товъ для паровозовъ и тендеровъ . . .	290,28
н) Смазка вагоновъ .	20 713,09
3. Ремонтъ подвижнаго состава.	
а) Чистка и малый ремонтъ парово- зовъ и тендеровъ въ депо	35 918,60
б) Чистка и малый ремонтъ пассажир- скихъ и товарныхъ вагоновъ	34 679,05
в) Исправленіе паро- возовъ	84 670,60
г) Исправленіе тен- деровъ	10 476,61

	1865.
у) Инструменты по ремонту станцій .	68,23
ф) Уплата налоговъ на зданія	1 307,46
х) Содержаніе кон- ныхъ путей, до- ковъ, пристаней, соединительныхъ вѣтвей и другихъ сооруженій при до- рогахъ	4 059,09
ц) Арендованіе зе- мель для надобно- сти дороги	453,68
	<u>411 532,66</u>
Пропорціональная до- ля расхода и со- держаніе главного магазина	12 464,86
	<u>12 464,86</u>
3. Служба движенія.	
Центральное управленіе линій и участковъ.	
а) Жалованье и оклад- ныя разъѣздныя деньги	26 003,95
б) Неокладныя выдачи	826,03
в) Обмундированіе служащихъ	107,28
г) Канцелярскіе рас- ходы	2 710,38
д) Заготовленіе пасса- жирскихъ билетовъ и бланковъ по пас- сажирскому и то- варному движенію.	13 491,21
е) Квартирные рас- ходы	3 548,70
	<u>46 687,55</u>

	1864.
д) Исправленіе пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ .	81 748,28
е) Наемъ помѣщеній для склада матеріаловъ	311,51
	<hr/> 657 412,51

Е. Содержаніе пути и зданій

1. Центральное управленіе линій и участковъ.

а) Жалованье служащимъ	44 182,97
б) Прочіе расходы по личному составу .	3 706,99
в) Канцелярскіе расходы	2 766,20
г) Печатаніе бланковъ .	1 525,30
д) Содержаніе и ремонтъ инвентаря .	704,04
е) Обмундированіе служащихъ	812,75
ж) Доля расходовъ по управленію главнаго магазина . .	8 666,49

2. Надзоръ за путемъ.

а) Жалованье штатнымъ сторожамъ .	73 771,04
б) Прочіе расходы по личному составу .	7 021,46
в) Содержаніе и ремонтъ инвентаря .	12,99
г) Освѣщеніе пути .	8 384,00

3. Содержаніе пути и его принадлежностей.

а) Жалованье штатнымъ рабочимъ .	75 271,16
б) Плата вольнонаемнымъ	8 351,21

	1865.
И. Служба поѣздовъ.	
а) Жалованье оберъкондукторовъ, багажныхъ и тормазныхъ кондукторовъ .	1865 45 293,16
б) Жалованье временныхъ кондукторовъ при усиленномъ движеніи поѣздовъ .	500,50
в) Обмундированіе поѣздной прислуги .	2 827,26
г) Неокладныя выдачи .	835,88
д) Квартирные расходы	6 798,42
е) Поѣздныя принадлежности	1 614,07
ж) Брезенты и веревки для увязки товара	2 254,43
з) Освѣщеніе вагоновъ	3 808,27
и) Отопленіе	704,58
і) Разные расходы по экстреннымъ поѣздамъ	—
	<hr/> 64 636,57

І. Служба станціонная.

а) Жалованье	178 574,27
б) Неокладныя выдачи .	4 540,29
в) Обмундированіе служащихъ	10 447,09
г) Канцелярскіе расходы начальниковъ станцій	2 191,61
д) Квартирные расходы	8 608,99
е) Отопленіе пассажирскихъ зданій .	14 390,83

	1864.
в) Прочіе расходы по личному составу .	8 747,84
г) Ремонтъ земляного полотна	15 647,66
д) Ремонтъ искус- ственныхъ соору- женій	5 503,52
е) Ремонтъ и возоб- новленіе балласта .	19 470,92
ж) Ремонтъ и возобно- вленіе веществен- наго состава пути.	156 423,59
з) Ремонтъ и возобно- вленіе разсадокъ и изгородей	979,15
и) Ремонтъ и возобно- вленіе инвентаря .	539,41
і) Расходы на уборку снѣга	7 684,23
4. Ремонтъ зданій съ принадлежностями.	
а) Станціи съ прина- длежностями . . .	38 229,09
б) Зданіе подвижнаго состава и движущей силы	8 466,83
в) Зданія на пути .	5 198,93
г) Склады и прина- длежности главнаго магазина	1,50
д) Зданія для водо- снабжения	10 298,33
е) Ремонтъ и возобно- вленіе неподвиж- наго состава станцій	249,89
	<u>512 617,49</u>
И того .	1 768 498,70
Счетъ прошлыхъ лѣтъ	14 389,61
Всего . . .	<u>1 782 888,31</u>

	1865.
ж) Освѣщеніе пасса- жирскихъ зданій съ площадками и то- варныхъ сараевъ .	14 015,25
з) Содержаніе стан- ціонныхъ залъ въ чистотѣ	188,70
и) Мебель и другое имущество станцій	10 597,25
і) Снабженіе станцій пломбами, мѣломъ, скипидаромъ, нит- ками, тряпьемъ и проч. для упаковки товаровъ	1 239,99
к) Ремонтъ и заводка часовъ	2 024,92
л) Расходы по случаю экстренныхъ поѣз- довъ	317,81
м) Расходы по пере- движенію вагоновъ по желѣзнымъ пу- тямъ	6 445,86
	<u>253 582,86</u>
К. Служба телеграфа.	
а) Жалованье и оклад- ныя разъѣздныя деньги	23 058,14
б) Неокладныя выдачи	1 595,29
в) Обмундированіе служащихъ	3 429,95
г) Канцелярскіе рас- ходы	5 115,34
д) Квартирные рас- ходы	3 641,28
е) Телеграфныя при- боры и проводники	9 252,75
	<u>46 092,75</u>

1865.

Л. Вознагражденія пассажирамъ и постороннимъ лицамъ, пострадавшимъ отъ поѣздовъ, а также и за порчу товаровъ.

По товарному дви- женію	1 326,27
	<hr/> 1 326,27

Пропорціональная до- ля расходовъ по со- держанію главнаго магазина	5 106,80
	<hr/> 5 106,80

М. Подвижной составъ и тяга.

**Центральное общее Управленіе
службы.**

а) Жалованье и оклад- ныя разъѣзды деньги	12 585,19
б) Неокладныя выдачи	790,55
в) Канцелярскіе рас- ходы	637,40
г) Квартирныя рас- ходы	216,75
	<hr/> 14 229,89

Н. Тяга поѣздовъ.

а) Жалованье и оклад- ныя разъѣзды доньги	87 661,87
б) Поверстныя и су- точные деньги . . .	34 092,94
в) Преміи за сбере- женіе топлива . . .	25 338,25
г) Преміи за сбере- женіе смазки . . .	146,12
д) Прочія неокладныя выдачи	2 116,15

1865.

е) Обмундированіе	
служащихъ	3 115,85
ж) Канцелярскіе рас-	
ходы	2 224,42
з) Квартирные рас-	
ходы	15 470,82
и) Топливо для паро-	
возовъ	151 977,05
і) Смазка паровозовъ	
и тендеровъ . . .	14 799,42
к) Чистка	3 861,71
л) Освѣщеніе парово-	
зовъ	5 443,33
м) Водоснабженіе па-	
ровозовъ	18 884,39
н) Разные расходы по	
депо и ихъ принад-	
лежностямъ . . .	14 636,75
Пропорціональная до-	
ля расходовъ по со-	
держанію главнаго	
магазина	3 508,14
	<hr/>
	383 277,21

О. Ремонтъ подвижнаго состава.

а) Содержаніе паро-	
возовъ	152 661,12
б) Содержаніе тенде-	
ровъ	25 427,40
	<hr/>
	178 088,52

П. Большой ремонтъ вагоновъ.

а) Починка вагоновъ,	
кромѣ осей, рес-	
соръ и колесъ . . .	69 626,34
б) Починка осей, ко-	
лесъ и рессоръ . .	53 919,60
в) Окраска вагоновъ.	20 051,73
	<hr/>
	143 597,67

1865.

Р. Малый ремонтъ вагоновъ.

а) Неокладныя выдачи	1,75
б) Обмундированіе служащихъ	180 08
в) Малый ремонтъ ва- гоновъ	30 069,10
г) Смазка вагоновъ .	24 939,62
д) Чистка и мытье вагоновъ	5 786,12
е) Инструменты . .	1,60
Пропорціональная до- ля расходовъ по со- держанію главнаго магазина	3 676,74
	<hr/> 64 655,01

Содержаніе школъ Ко- вровскихъ мастер- скихъ	1 350,81
--	----------

И того . 1 938 301,38

Счетъ прошлыхъ лѣтъ

69 448,73

Всего . . 2 007 750,11

Ремонтныя работы на содержаніе пути и зданій Московско-Нижегородской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ:

Рублей.

1. Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ, на сумму	17 963,67
2. Ремонтъ мостовъ, трубъ и переѣздовъ	20 530,06
3. Ремонтъ балластнаго слоя	10 488,09
4. Ремонтъ рельсовыхъ путей и металлическихъ ихъ принадлежностей	2 355,06
5. Сплошное возобновленіе рельсовъ и металлическихъ ихъ принадлежностей	184 329,55

Рублей.

6. Возобновленіе поперечинъ (8 670 штукъ)	3 887,23
7. Ремонтъ и возобновленіе стрѣлокъ, крестовинъ, по- воротныхъ круговъ и передвижныхъ платформъ .	10 789,67
8. Постройка и ремонтъ изгородей, засадка и засѣвы.	1 735,87
9. Зимній ремонтъ пути съ расчисткою снѣга	7 614,88
10. Возобновленіе и исправленіе инструментовъ для ремонта	4 425,46
11. Ремонтъ зданій службы пути	6 457,13
12. Ремонтъ зданій службы движенія	17 428,25
13. Ремонтъ зданій службы подвижнаго состава и тяги	12 395,46
14. Ремонтъ зданій магазина	270,05
15. Ремонтъ земляныхъ домовъ всѣхъ службъ	5 877,15
16. Ремонтъ водопроводовъ, пожарныхъ и водопитатель- ныхъ крановъ	9 719,50
17. Содержаніе подѣздныхъ дорогъ, дворовъ и садовъ.	587,75
18. Устроеніе и содержаніе водостоковъ и дренажа на станціяхъ	131,10
19. Очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и по- мойныхъ ямъ	938,98
20. Ремонтъ вѣсовыхъ помостовъ и прочихъ принадлеж- ностей станцій	175,70
21. Ремонтъ инструментовъ для работъ по зданіямъ .	68,23
22. Содержаніе конно-желѣзныхъ путей въ Нижнемъ- Новгородѣ	4 059,09
	<hr/> 322 228,83

Сверхъ того, произведены въ 1865 году слѣдующія работы по довершенію дороги, на счетъ строительнаго капитала:

Рублей.

1. Земляныя работы подъ боковые пути Нижегородской станціи	3 827,16
---	----------

2. Додѣлка мостовъ и трубъ :	Рублей.	Рублей.
Перестройка Лосевского моста	9 057,96	
Забивка пробныхъ свай и изслѣдованія для опредѣленія необходимаго от- верстія для моста чрезъ р. Клязьму у д. Галицкой	246,88	
Постройка каменной трубы, отверстіемъ въ 3 сажени	22 195,53	
Постройка чугунной трубы въ 0,5 саж. въ діаметръ, близъ станціи Черной.	862,45	
		<hr/> 32 362,82
3. Постройка двухъ переѣздовъ въ уровнѣ рельсовъ .		245,22
4. Заготовка и разсыпка щебня въ верхній слой балла- ста между Владиміромъ и Нижнимъ-Новгородомъ.		23 563,53
5. Постройка каменнаго пассажирскаго зданія на Ко- вровской станціи		11 062,12
6. Додѣлка въ пассажирскихъ зданіяхъ Нижегородской и Владимірской станцій		2 357,52
7. Окончаніе мастерскихъ на Ковровской станціи . .		17 840,37
8. Постройка пакгаузовъ на промежуточныхъ станціяхъ		705,45
9. Устроеніе водоснабженій и водопитательныхъ крановъ на станціяхъ		3 743,48
10. Устроеніе станціонныхъ дворовъ, укладка допол- нительныхъ путей, балластировка ихъ, мощеніе дворовъ, устроеніе изгородей, окончаніе крытыхъ платформъ, лѣстницъ, кассъ, и другія мелкія ра- боты на станціяхъ		13 617,77
11. Окончаніе сторожевыхъ домовъ между Владиміромъ и Нижнимъ-Новгородомъ		8 563,51
12. Постановка изгородей вдоль линіи близъ деревень.		868,16
13. Постройка желѣзно-конныхъ путей въ Нижнемъ- Новгородѣ		10 910,31
14. Присмотръ за работами, отчужденіе домовъ и зе- мель, уплата за поставки и работы прежняго времени.		<hr/> 58 265,72
Итого . . .		<hr/> 190 933,14

Движеніе поѣздовъ по дорогѣ совершалось правильно. Съ цѣлю привлеченія на дорогу пассажировъ и товаровъ приняты были слѣдующія мѣры:

а) По перевозкѣ пассажировъ: для привлеченія на желѣзную дорогу рабочаго класса разныхъ уѣздовъ Костромской губерніи, ѣдущаго на заработки въ Петербургъ чрезъ Кострому и Ярославль, понижена цѣна на билеты III класса между Московскою и Шуйско-Ивановскою станціями, на 78 копѣекъ, вслѣдствіе чего проѣхало свыше 5000 пассажировъ, прежде по желѣзной дорогѣ не ѣздившихъ.

б) По перевозкѣ товаровъ: въ дополненіе къ прежнимъ пониженіямъ тарифа, въ 1865 году сдѣлано пониженіе на провозъ бумаги писчей и типографской, винъ кавказскихъ и крымскихъ, масла коровьяго, шерсти русской, донской и ордынки, зажигательныхъ свѣчекъ, камня и глины, употребляемыхъ для выдѣлки фарфора, паркетныхъ щитовъ, посуды стеклянной, рыбы сушеной, извести, дубоваго дерева, мѣлу, камня, глины, песку, кирпича, чугуна, лому желѣзнаго и чугуннаго, хлѣба, отрубей, лѣснаго матеріала и торфа.

Принимаемая мѣры оказали полезное вліяніе на увеличеніе количества перевозимыхъ по дорогѣ предметовъ: пассажирское движеніе увеличилось противъ 1864 года около $2\frac{1}{2}\%$, хотя число перевезенныхъ войскъ и арестантовъ было значительно менѣе предъидущаго года. Перевозка товаровъ, относительно возрасла на 42% . Общее увеличеніе денежных сборовъ въ сравненіи съ 1864 годомъ составило $12\frac{2}{3}\%$, а въ сравненіи съ 1865 годомъ— $25\frac{3}{4}\%$.

Пассажирское движеніе было равномернo въ обѣ стороны; изъ товарнаго же движенія, по направленію отъ Москвы къ Нижнему, направляется 17% всего количества, остальные же 83% перевозятся по направленію отъ Нижняго къ Москвѣ, и изъ того числа 75% прибываетъ собственно въ Москву.

Изъ весьма значительнаго количества товаровъ, проходящихъ по Волгѣ, Нижегородская станція отправила всего $7\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ. Пониженіе тарифа Николаевской дороги, безъ сомнѣнія, привлечетъ на обѣ линіи значительно большее количество грузовъ, ко-

торые въ настоящее время, по состоянію отпускныхъ заграничныхъ цѣнъ, не могутъ допускать увеличенныхъ расходовъ на перевозку, и потому предпочитаютъ водяной путь.

Все товарное движеніе 1865 года по Нижегородской торговлѣ по преимуществу имѣло характеръ внутренней торговли.

Въ теченіи 1865 года на Московско-Нижегородской желѣзной дорогѣ было 5 случаевъ **пожара**: 1) на Нижегородской станціи отъ искръ паровоза, загорѣлась хлопчатая бумага, сложенная на платформѣ; убытокъ, понесенный Обществомъ, простирается до 1000 рублей. 2) На мостѣ чрезъ р. Нерль прогорѣлъ полъ отъ упавшихъ изъ очага паровоза угольевъ. 3) Въ зданіяхъ было три пожарныхъ случая.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми было 22; а именно:

	Убито:	Ранено:	Всего:
служащихъ на дорогѣ	6	14	20
постороннихъ лицъ	1	1	2
	<hr/> 7	<hr/> 15	<hr/> 22

Сходовъ съ рельсовъ было 4:

въ пассажирскихъ поѣздахъ	1
въ товарныхъ	1
при передвиженіяхъ на станціяхъ	2

Первый случай произошелъ отъ излома головы рельса; несчастій отъ того не послѣдовало. Второй случай, у станціи Черной на боковомъ пути, ведущемъ къ пристани, произошелъ отъ того, что, по отцѣпленіи машины, приведшей балластный поѣздъ, послѣдній пошелъ внизъ по склону, и въ концѣ пути 16 вагоновъ сошли съ рельсовъ, при чемъ 10 изъ тѣхъ переломаны и 2 повреждены.

Столкновеній поѣздовъ было 1: на Ундольской станціи столкнулся пассажирскій поѣздъ съ товарнымъ; несчастій при этомъ не было.

V.

МОСКОВСКО-РЯЗАНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

196,4 верстѣ

Правленіе. Предсѣдатель: А. Я. Павловъ. Члены: А. К. Красовскій; М. Г. Поповъ.

Управленіе дорогою. Управляющій: Н. И. Ильинъ. Старшій Инженеръ ремонта пути и зданій: А. П. Ломоносовъ. Старшій Инженеръ службы подвижнаго состава: Алле. Начальникъ Коммерческой части: К. К. Келлеръ.

Перевозочныя средства Московско-Рязанской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	31
Вагоновъ пассажирскихъ . .	73
» товарныхъ	778

Число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ, въ сложности:

собственно пассажирскихъ . .	2 832
арестантскихъ	180

Число пудовъ, поднимаемыхъ въ сложности вагонами:

багажными	1 000
товарными	588 000

Въ теченіи 1865 года отправлено по дорогѣ 6 356 поѣздовъ, а именно:

пассажирскихъ	1 953
товарныхъ	4 398
экстренныхъ	5
	<hr/> 6 356

Пройдено верстѣ:

	1864.	1865.
Паровозами съ грузомъ	272 152	730 283
» при маневрахъ	127 171	123 223
» въ резервѣ		15 303

	1864.	1865.
Вагонами:		
пассажирскими съ грузомъ и		
порожними . . .	1 817 243	2 656 380
товарными съ грузомъ . . .	2 286 543	8 069 788
порожними . . .	1 380 426	6 008 976

Изъ 100 верстъ пробѣга товарныхъ вагоновъ:

пройдено: грузными . . .	62	58
порожними . . .	<u>38</u> 100	42 100

На версту полезнаго пробѣга паровоза:

Полный расходъ на движущую силу		
и ремонтъ подвижнаго со-	к.	к.
става.	41,2	30,1
Въ томъ числѣ: на топливо . . .	13,1	10,8
на смазку подвижнаго состава.	2,7	2,8
на чистку и мелкій ремонтъ		
подвижнаго состава . . .	0,4	0,4
на ремонтъ паровозовъ и тен-		
деровъ	2,8	2,2
на ремонтъ вагоновъ	2,4	1,6

Употреблено для паровозовъ:

для топки: дровъ	8 863,25	19 786,91 пог. с.
	или	4 122,21 куб. с.
» торфа . куб. с.	73,5	
для смазки: масла. . . .	»	1 023,1 пуд.
» сала	»	945,775 —

Расходъ на ремонтъ вагоновъ, безъ
чистки, смазки и мелкаго ре-
монта, на версту пробѣга ва-
гоновъ

коп.	коп.
0,07	0,07

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ въ 1864 и 1865 годахъ было слѣдующее:

	1864:	1865:
Пассажировъ: I класса.	4 349	6 034
» II класса.	29 321	33 625
» III класса	305 417	382 641
всего —————	339 087	422 300
Войскъ	31 892	27 532
Арестантовъ	320	2 600
Багажа пуд.	126 477	185 489
Воинскихъ грузовъ »	4 800	1 901
Товаровъ и грузовъ раз- наго рода »	8 986 557	16 348 836
Матеріаловъ и потребно- стей дороги »		1 499 400
Экипажей штукъ.	174	692
Животныхъ »	9 348	30 058

Въ общей сложности совершено въ движеніи:

Пассажирами, войскомъ и арестанта-

ми пассажиро-верстъ 26 718 037 39 175 354

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу пудо-верстъ 939 381 270 2 185 626 153

по-штучно предмето-верстъ (*) 4 636 400

Перевозка пассажировъ, не принимая въ расчетъ войска и арестантовъ, представляетъ слѣдующіе выводы:

отправилось	изъ Москвы.	158 678
	» Коломны	42 195
	» Рязани	58 371

*) Заключается въ предъидущемъ числѣ.

	1864.	1865.
Изъ 100 проѣхавшихъ по дорогѣ пассажи- ровъ, было :		
I класса	4	4
II класса	9	8
III класса	90	91
	———100	———100

Изъ 100 рублей выручки за перевозку пасса- жировъ, причитается: на I классъ руб.	4,24
» II классъ . . .	14,82
» III классъ . . .	80,94
	———100

Среднее число верстъ проѣзда пассажи- ра и войскъ	87
что составляетъ всего протяженія глав- наго пути дороги (**)	44 ⁰ / ₀
Средній пробѣгъ пуда: . . . багажа »	114,в 58 ⁰ / ₀
» » » товаровъ. »	121,в 62 ⁰ / ₀

Изъ числа 16 340 891 пуд. товаровъ и грузовъ, перевезенныхъ въ 1865 году по Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ, отправлено:

Изъ Москвы 1 798 209 пуд., въ числѣ которыхъ находилось 835 816 пуд. чугуна и желѣза въ издѣліяхъ для работъ Рязанско-Козловской дороги, за исключеніемъ которыхъ количество перевезенныхъ товаровъ составляетъ 962 393 пуда. **Важнѣйшіе предметы перевозки** были:

Пряжа	174 365 пуд.
Желѣзо, чугунъ и грубыя издѣлія	126 577 »
Колоніальные и бакалейные товары . . .	113 177 »
Хлопокъ	99 689 »
Рогожи, куле и тряпье	47 691 »
Мануфактурные товары	42 114 »

**.) Движеніе по второму участку открыто въ Августѣ мѣсяцѣ.

Изъ Рязани отправлено 4 791 845 пуд. товаровъ, изъ коихъ важнѣйшіе :

Рожь и ржаная мука	1 468 302 пуд.
Овесъ	1 083 216 »
Пшеница и пшеничная мука	834 689 »
Крупа гречневая и пшеничная	572 060 »
Мясо и дичь	164 559 »
Сало	126 013 »
Спиртъ, водка и пиво	95 763 »
Растительныя масла	63 965 »
Льняное сѣмя	61 779 »
Шерсть	50 845 »
Москательные и красильные товары	43 664 »
Колоніальные и бакалейные товары	43 550 »

Изъ Коломны отправлено 7 044 041 пуд.; въ томъ числѣ :

Овесъ	1 500 886 пуд.
Камень разный	1 177 338 »
Пшеница и пшеничная мука	911 964 »
Ленъ и пенька	834 442 »
Рожь и ржаная мука	756 927 »
Крупа гречневая и пшеничная	479 628 »
Цементъ, известь и алебастръ	339 193 »
Лѣсъ, доски, уголь и дрова	238 494 »
Отруби и солодъ	198 132 »
Льняное сѣмя	152 523 »
Растительныя масла	79 908 »
Желѣзо, чугуны и грубыя издѣлія	77 420 »
Сало	49 437 »
Мясо и дичь	45 217 »

Значительнѣйшія отправки съ промежуточныхъ станцій были:

Со станцій, Люберцы: камень	172 333 пуд.
Быково: пшеница и пшеничная мука	89 135 »

Со станцій, Раменское: мѣстные матеріалы и дрова	202 826 пуд.
пряжа	44 678 »
Фаустово: лѣсные матеріалы и дрова .	495 049 »
Воскресенское: тоже	43 200 »
овесъ	84 218 »
Пески: пшеница и пшеничная мука .	220 368 »
отруби и солодъ	71 188 »
камень	225 470 »
лѣсные матеріалы и дрова . .	110 400 »
Луховицы: овесъ	169 154 »
Горки: тоже	73 312 »
Дивово: тоже	43 088 »

По пассажирскому движенію наибольшій сборъ былъ

въ Іюнь 53 442,32

наименьшій въ Февралѣ 38 319,39

По товарному движенію, наибольшій въ Декабрѣ 122 262,71

наименьшій въ Апрѣлѣ 39 151,32

За исключеніемъ немногихъ родовъ товара, перевозка грузовъ въ 1865 году значительно возрасла сравнительно съ 1864 годомъ, какъ вслѣдствіе открытія движенія до Рязани, такъ отъ пониженія перевозочныхъ тарифовъ на важнѣйшіе предметы, о которомъ будетъ сказано ниже, и частію отъ увеличившагося спроса на нѣкоторыя потребности. Дешевизна зимней гужевой доставки въ теченіи 1865 г. и мелководіе въ верховьяхъ р. Оки въ теченіи всего судоходнаго времени, имѣли вліяніе на уменьшеніе перевозки по желѣзной дорогѣ нѣкоторыхъ предметовъ, какъ напр. льна и пеньки.

Выводы службы до 1864 года:

	1862.	1863.	
	Съ 20 Іюля.	Полные.	На версту дороги.
Валовой сборъ	297 695,25	657 077,77	5 606,47
Расходъ	150 729,54	374 897,05	3 198,78
Чистый доходъ	146 965,71	282 180,72	2 407,68
Отношеніе чистаго дохода къ ва-			
ловому сбору	0,49	0,43	

Выводы службы 1864 и 1865 годовъ:

	1864.	1865.	1864.	1865.
	Рубли.	Рубли.	На версту дороги. Рубли.	Рубли.
Валовой сборъ . . .	830 400,85	1 426 366,30	5 738,74	7 262,55
Расходъ	381 583,91	600 272,61	2 637,05	3 056,37
Чистый доходъ . . .	448 816,94	826 093,69	3 101,69	4 206,18
Отношеніе чистаго дохода къ валово- му сбору	0,54	0,57		

Счетъ Эксплоатаціи.

А. ПРИХОДЪ.

1. Отъ пассажирскихъ поѣздовъ:

	1864. Рубли.	1865. Рубли.
а) Пассажиры	364 150,96	510 093,76
б) Войско, войсковыя лошади, экипажи и грузы	13 519,45	17 765,98
в) Арестанты	503,20	4 014,38
г) Багажъ {	28 253,86	44 206,75
д) Товары {		
е) Экипажи	2 541,34	2 823,92
ж) Лошади и скотъ	451,17	665,49
з) Собаки	499,16	844,96
и) Экстренные поѣзды	—	96,00
	409 919,14	580 511,24

2. Отъ товарныхъ поѣздовъ:

а) Товары и грузы	350 491,25	674 499,66
б) Экипажи	2 487,46	5 040,10
в) Животныя	20 491,78	72 561,66
г) Военскія тяжести	3 726,02	—
д) Перевозка рабочихъ товарными поѣздами	—	3 000,00
	376 196,51	755 101,42

3. *Отъ разныхъ статей:*

а) Нагрузка, выгрузка. храненіе и проч.	34 186,80	52 174,89
б) За проѣздъ вагоновъ чужихъ дорогъ .	—	6 905,53
в) Наемная плата за отпускъ вагоновъ под- рядчикамъ.	5 515,83	4 602,77
г) Сборъ съ телеграфа	463,07	1 195,58
д) Отдача въ наемъ буфетовъ и проч. .	2 640,00	6 190,00
е) Сѣнокосы	40,00	282,96
ж) Плата за право продажи книгъ и дру- гихъ предметовъ.	375,00	—
з) Продажа негодныхъ матеріаловъ . .	64,50	353,40
и) Чистая выручка по временному мосту черезъ р. Оку	—	4 210,99
і) Прибыль отъ процентовъ по принадле- жащимъ Обществу бумагамъ	—	14 837,52
	43 285,20	90 753,64
Всего . . .	830 400,85	1 426 366,30

Б. РАСХОДЪ.

І. Общее или Центральное Управленіе:

**1. Содержаніе лицъ Центрального
Управленія.**

а) Вознагражденіе членовъ Правленія .	13 333,31	15 000,00
б) Вознагражденіе членовъ Ревизіонной Коммисіи	2 000,00	2 000,00
в) Содержаніе личнаго состава	15 482,91	18 502,08

2. Канцелярскіе расходы.

а) Канцелярскія, письменныя и чертеж- ныя потребности	586,34	518,40
б) Печатаніе бланковъ	290,78	351,80
в) Печатаніе объявленій, афишъ, отчетовъ и проч.	1 146,13	1 083,34
г) Почтовые расходы, разсылка конвертовъ	368,75	322,35

	1864	1865
3. Разные общіе расходы.		
а) Наемъ и содержаніе помѣщеній	897,88	1 560,37
б) Освѣщеніе помѣщеній	70,34	223,06
в) Отопленіе помѣщеній	906,50	732,60
г) Содержаніе и ремонтъ инвентаря	204,41	60,71
д) Судебныя издержки, таможенные рас- ходы, застрахованіе	2 000,00	2 000,00
е) Награды, пенсіи и пособія служащимъ	137,50	438,75
ж) Содержаніе правительственной инспекціи и полиціи	3 642 50	6 501,52
з) Разные расходы: потеря на курсѣ и пр.	889,04	1 128,35
4. Врачебная часть.		
а) Содержаніе личнаго состава	2 100,00	3 000,00
б) Заготовленіе лекарствъ	577,53	381,23
в) Содержаніе лазаретовъ	90,63	165,76
	44 724,55	53 970,32

II. Управленіе дорогою.

1. Содержаніе лицъ Управленія.

а) Содержаніе Управляющаго дорогою и его помощниковъ	10 624,96	9 000,04
б) Содержаніе начальниковъ отдѣленій, уча- стковъ, дистанцій на дорогѣ и архи- текторовъ	5 376,69	8 825,00
в) Содержаніе канцелярій	12 480,93	18 310,83
г) Содержаніе инспекторовъ и контроле- ровъ движенія	4 666,69	793,00

2. Канцелярскіе расходы.

а) Канцелярскіе припасы	4 525,57	8 468,37
б) Почтовые расходы, разсылка конвертовъ и проч.	28,93	113,20

	1864	1865
3. Разные расходы.		
а) Наемъ и содержаніе помѣщеній	66,39	215,13
б) Отопленіе помѣщеній	7 398,20	9 344,79
в) Освѣщеніе помѣщеній	491,59	590,98
г) Содержаніе и ремонтъ инвентаря.	1,61	161,09
д) Страхованіе на линіи	1 000,00	1 500,00
е) Заготовленіе пассажирскихъ билетовъ	526,45	871,66
ж) Вознагражденіе за потерю и порчу багажа и товаровъ	1 144,28	662,04
	<hr/> 48 332,29	<hr/> 58 856,13

III. Содержаніе пути и зданій.

1. Надзоръ за путемъ.

а) Содержаніе дорожныхъ мастеровъ, барьерной стражи, стрѣлочниковъ	28 180,48	36 859,80
б) Освѣщеніе пути, стрѣлочныхъ и дорожныхъ сигналовъ	728,76	919,54
в) Содержаніе и ремонтъ инструментовъ и сигналовъ	—	139,36

2. Содержаніе и ремонтъ пути и зданій.

а) Содержаніе постоянныхъ мастеровъ и рабочихъ артелей	27 584,25	40 192,33
б) Ремонтъ землянаго полотна	2 386,82	3 725,66
в) Ремонтъ искусственныхъ сооружений	264,40	1 289,37
г) Ремонтъ балластнаго слоя	1 504,55	4 723,62
д) Ремонтъ рельсовыхъ путей и всего верхняго строенія	1 997,38	8 966,69
е) Возобновленіе рельсовъ и скрѣпленій къ нимъ	2 055,80	2 884,26
ж) Ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ и платформъ	806,47	718,93

	1864	1865
з) Ремонтъ станціонныхъ зданій	6 013,37	9 232,69
и) Ремонтъ водопроводовъ	39,53	583,05
і) Зимній ремонтъ пути съ расчисткой снѣга	4 781,97	7 318,77
к) Ремонтъ инструментовъ	713,49	1 900,10
л) Ремонтъ телеграфа	787,88	1 376,71
	<hr/> 77 845,15	<hr/> 120 830,28

IV. Движеніе.

а) Содержаніе личнаго состава:

Оберъ-кондукторовъ и кондукторовъ.	12 952,55	18 615,45
Начальниковъ станцій, кассировъ, факторовъ, вѣсовщиковъ и проч. .	27 269,50	33 143,63
Рабочихъ артелей для нагрузки и вы- грузки товаровъ	29 128,87	53 156,48
Чиновъ телеграфнаго управленія . .	6 078,30	6 516,88
б) Обмундированіе	1 368,95	2 512,63
в) Отопленіе пассажирскихъ зданій . . .	2 830,50	4 678,42
вагоновъ	—	380,80
г) Освѣщеніе пассажирскихъ зданій, плат- формъ, товарныхъ сараевъ	1 760,52	2 343,46
д) Освѣщеніе поѣздовъ и вагоновъ . . .	356,45	937,39
е) Содержаніе и ремонтъ сигналовъ и ин- струментовъ	17,27	291,46
ж) Содержаніе и ремонтъ инвентаря станцій	5 036,44	6 270,46
з) Ремонтъ и заводка часовъ	293,53	313,96
	<hr/> 87 092,88	<hr/> 129 161,02

V. Движущая сила.

1. Тяга поѣздовъ.

а) Содержаніе машинистовъ и кочегаровъ .	26 796,41	36 341,04
б) Преміи за сбереженіе топлива и смазки	3 036,83	6 089,79

	1864	1865
в) Топливо для паровозовъ	37 944,19	73 211,57
г) Освѣщеніе паровозовъ	685,96	1 075,65
д) Смазка паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ	8 127,43	20 433,91
е) Водоснабженіе паровозовъ	4 027,94	6 132,10
ж) Содержаніе и ремонтъ инвентарныхъ вещей	61,12	195,72

2. Ремонтъ подвижнаго состава.

а) Содержаніе мастерскихъ въ мастерскихъ и сараяхъ	22 368,77	40 368,58
б) Отопленіе мастерскихъ и сараевъ	3 448,90	3 401,02
в) Освѣщеніе ихъ	723,23	960,40
г) Содержаніе и ремонтъ машинъ и прибо- ровъ въ мастерскихъ и сараяхъ	2 472,41	3 053,42
д) Чистка и мелкій ремонтъ подвижнаго состава	1 296,89	3 093,94
е) Ремонтъ паровозовъ	7 495,10	14 590,49
ж) » тендеровъ	495,01	1 122,42
з) » пассажирскихъ вагоновъ	1 735,24	4 985,14
и) » товарныхъ вагоновъ	2 251,81	6 117,19
і) » багажныхъ вагоновъ	385,83	1 122,03
к) » постоянныхъ паровыхъ машинъ для водоснабженія	235,97	394,49
	<hr/> 123 589,04	<hr/> 222 688,99
		<hr/> 585 506,74

Сверхсметные расходы:

Открытіе постоянного чрезъ р. Оку моста ранѣе срока	—	8 754,87
Постройка Ново-Коломенской станціи	—	6 011,00
		<hr/> 14 765,87
Всего		600 272,61

Ремонтныя работы по содержанію пути и зданій, исполненныя на счетъ доходовъ отъ движенія, въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ:

	руб.
1) Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ.	3 725,66
2) » мостовъ и трубъ.	1 289,37
3) Ремонтъ и пополненіе балластнаго слоя . . .	4 723,62
4) Ремонтъ пути и верхняго строенія, съ перемѣ- ной поперечинъ	8 966,69
5) Возобновленіе рельсовъ и скрѣпленій . . .	2 884,26
6) Ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ и передвижныхъ платформъ и вѣсовыхъ помостовъ	718,93
7) Ремонтъ станціонныхъ зданій	9 232,69
8) » водопроводовъ.	583,05
9) Зимній ремонтъ пути, съ расчисткою снѣга. .	7 318,77
10) Ремонтъ телеграфа	1 376,71
11) » инструментовъ	1 900,10
12) Надзоръ за путемъ, жалованье и прочее денеж- ное довольствіе служащихъ	78 111,03
И того.	120 830,88

Работы по довершенію дороги на счетъ строительнаго капитала, въ 1865 году были слѣдующія:

А. На участкѣ отъ Москвы до Коломны:

1) Устроеніе пути: разсыпка щебня на главномъ пути въ Москвѣ, устроеніе передвижныхъ плат- формъ въ Московскихъ мастерскихъ, установка поворотнаго круга и другія работы на Коломен- ской станціи.	1 882,55
2) Постройка станцій, осушка ихъ, проводъ на- грѣвательныхъ трубъ	8 084,11
3) Приобрѣтеніе пожарныхъ трубъ для станцій и пароваго молота для мастерскихъ	2 586,50
4) Окончательная уплата за вагоны.	15 650,45

В. *На участкѣ отъ Коломны до Рязани:*

	Руб.
1) Окончаніе земляныхъ работъ, обдерновка откосовъ и канавъ	4 306,95
2) Сборка мостовъ чрезъ р. Оку, Волгу и Трубежъ, окраска мостовъ, мощеніе откосовъ камнемъ	39 093,17
3) Укладка и балластировка путей	25 827,25
4) Довершеніе станцій	51 919,97
5) Перестановка телеграфныхъ столбовъ	120,00
6) Окончательная уплата за паровозы, вагоны и запасныя части.	63 872,65
И того.	185 139,99

Въ видахъ увеличенія доходности дороги и сокращенія расходовъ, приведены Правленіемъ дороги въ исполненіе въ 1865 году слѣдующія мѣры:

а) Сокращенъ составъ Правленія и расходъ на содержаніе Членовъ уменьшенъ съ 20 000 р. на 15 000 р. въ годъ.

б) Понижена провозная плата на хлѣбъ, скотъ и спиртъ, вслѣдствіе чего увеличилось количество этихъ грузовъ.

в) Увеличенъ до 3 сутокъ прежній двухдневный срокъ, назначенный товарохозяевамъ на уборку товаровъ со станцій, главнѣйше съ тою цѣлю, чтобы дать имъ время продать свой грузъ оптомъ прямо со станціонныхъ платформъ. Эта мѣра послужила къ привлеченію грузовъ на дорогу.

г) Разрѣшено товарохозяевамъ отдаленныхъ отъ желѣзной дороги мѣстностей, адресовать свои грузы, подлежащіе отправкѣ, прямо Начальникамъ станцій, на обязанность которыхъ возложено принимать эти товары и отправлять по назначенію безъ всякаго за то вознагражденія отъ товарохозяевъ, если приемка не сопряжена съ расчетами извозчиковъ, или другими расходами;—въ семъ послѣднемъ случаѣ предоставлено Начальникамъ станцій взимать съ товарохозяевъ по $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда въ вознагражденіе трудовъ и расходовъ.

Мѣра эта допущена, подъ наблюденіемъ Правленія, для освобожденія торговцевъ отъ посредничества подрядчиковъ — коммиссіонеровъ, которые, кромѣ высокой платы за коммисію, отъ 1¹/₂ до 3 коп. съ пуда, иногда ставили въ счетъ своимъ довѣрителямъ и высшую провозную плату противъ той, какую дѣйствительно платили сами за провозъ по желѣзной дорогѣ ¹⁾).

д) Разрѣшена отдача въ арендное содержаніе свободныхъ земель при станціяхъ подъ постройку лабазовъ, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи 10 лѣтняго срока, въ продолженіи котораго занятая подъ эти постройки земля приноситъ доходъ, строенія эти поступили въ собственность Общества. На этомъ основаніи уже роздано много участковъ, въ особенности при Московской станціи.

е) По желанію жителей г. Коломны, и съ разрѣшенія Г. Министра Путей Сообщенія, построена у этого города, въ 3 верстахъ отъ Коломенской станціи, полустанція *Ново-Коломна*. На постройку этой полустанціи Общество получило отъ Коломенскаго Городскаго Общества 10000 рублей, съ безвозмездною уступкою земли подъ полустанцію и дорогу, и съ дополнительнымъ въ теченіи 25 лѣтъ сборомъ по 10 коп, съ каждаго пассажирскаго билета, выдаваемого отъ Коломны и до Коломны.

ж) Устроено отопленіе печами вагоновъ I класса.

Въ теченіи 1865 года было 4 **пожарныхъ случая**, изъ коихъ:
2 на станціяхъ въ стрѣлочныхъ будкахъ и 1 на линіи въ сторожевомъ домѣ, отъ неосторожности живущихъ;
1 въ товарномъ поѣздѣ, отъ искръ паровоза при сильномъ вѣтрѣ; обгорѣли стѣнки у полувагона съ пенкою.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми было 4, а именно:

	Убито	Ранено.	Всего.
Служащихъ на дорогѣ. .	3	1	4

¹⁾ Мѣра эта. въ послѣдствіи оказалась неудобною и, по требованію Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, отмѣнена.

Сходовъ съ рельсовъ случилось 2, въ пассажирскихъ поѣздахъ; 1 отъ снѣжныхъ заносовъ, и 1 на станціи Горки отъ попавшаго въ стрѣлку снѣга.

Столкновеній поѣздовъ было 2, а именно: 1) товарный поѣздъ, шедшій со станціи Быково, встрѣтилъ гонимые вѣтромъ со станціи Люберць 2 порожнихъ вагона; при столкновеніи паровозъ съ 4 вагонами сошелъ съ рельсовъ и разбилъ 1 полувагонъ; 2) у Ново-Коломенской станціи слегка столкнулись два товарные поѣзда при входѣ на станцію; при чемъ сломаны буфера.

VI.

РИГО-ДИНАБУРГСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

204 версты.

Правленіе. Предсѣдатель: Г. фонъ-Кубе. Вице-Предсѣдатель: Фальтинъ. Члены: П. Голландеръ; Долматовъ; Робинсоны.

Управленіе дорогою. Управляющій Г. Долматовъ. Главный Инженеръ: Г. Беккеръ. Начальникъ мастерскихъ: Г. Фернесъ. Начальникъ товарной службы: Г. Вильпертъ.

Перевозочныя средства Риги-Динабургской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	40.
Вагоновъ пассажирскихъ	78.
товарныхъ	491.

Число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ въ сложности:

собственно пассажирскихъ	2 386
арестантскихъ	100

Число пудовъ, поднимаемыхъ въ сложности вагонами:

багажными	12 000 пуд.
товарными	233 500 »

Въ теченіе 1865 года отправлено 3 186 **ПОВЪЗДОВЪ**, а именно:

	Отъ Риги:	Отъ Дина- бурга:
Пассажижскихъ	368	368
Товаро-пассажижскихъ .	695	658
Товарныхъ	382	373
Войсковыхъ	2	1
Экстренныхъ	71	50
Съ матеріалами	126	92
	<hr/> 1 644	<hr/> 1 542

Пройдено верстъ:

	1864.	1865.
Паровозами съ грузомъ	571 653	601 010
безъ груза	18 130	17 327
Вагонами пассажирскими	1 854 735	1 903 972
Товарными { собственными	4 952 274	4 484 580
{ чужими	1 527 952	1 861 731

На версту полезнаго пробѣга паровоза:

	коп.	коп.
Полный расходъ на движущую силу и ре- монтъ подвижнаго состава	32,25	34,01
Въ томъ числѣ: топливо	8,02	7,11
смазка и чистка паровозовъ и тендеровъ .	1,99	1,98
ремонтъ паровозовъ и тендеровъ	7,38	7,09
смазка и чистка вагоновъ	0,97	1,05
ремонтъ вагоновъ	3,59	3,41

Употреблено для паровозовъ:

Для топки: каменнаго угля	пуд { 362 750 }	341 900
кокса		
Для смазки: масла и сала	пуд. 523	672,01

	коп.	коп.
Расходъ на ремонтъ, чистку и смазку ваго- новъ на версту ихъ пробѣга	0,38	0,42

Количество пассажиров и грузовъ, перевезенныхъ въ 1864 и въ 1865 годахъ по Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ, было слѣдующее:

	1864	1865
Пассажировъ: I класса	7 143	7 241
II »	29 050	42 755
III »	158 115	168 609
Всего	194 308	218 605
Войскъ	24 851	22 745
Арестантовъ	2 370	2 100
Багажа	пуд. 72 020	пуд. 71 735
Воинскихъ грузовъ	1 461	1 128
Почтъ	12 447	11 525
Товаровъ и грузовъ разнаго рода	7 221 611	7 513 845
Матеріаловъ и потребностей дороги	508 602	768 236
Фуръ, зарядныхъ ящиковъ и проч.	штукъ 88	штукъ 32
Экипажей	111	121
Животныхъ	2 156	3 499
Подвижнаго состава другихъ дорогъ	—	292

Въ общей сложности совершено въ движеніи:

Пассажирами, войскомъ и арестантами, пассажироверсть	23 742 924	25 048 136
--	------------	------------

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

По вѣсу, пудоверсть	1 222 494 195	1 339 942 768
По-штучно, предметоверсть	—	495 353

Перевозка пассажировъ, не принимая въ расчетъ войскъ и арестантовъ, представляетъ слѣдующіе выводы:

Отправилось	изъ Риги	84 657	91 961
	изъ Динабурга	25 787	28 486
Прибыло	въ Ригу	65 678	73 570
	въ Динабургъ	44 180	47 782

	1864.	1865.
Изъ 100 проѣхавшихъ пассажировъ, было: I кл.	4	3
II » .	15	20
III » .	81	77
	—100	—100

Изъ 100 рублей выручки за перевозку пассажировъ, причитается на I кл., рублей.	10,92	10,11
II » .	24,88	29,68
III » .	64,20	60,21
	—100	—100

Среднее число верстъ проѣзда пассажира .	107 в.	103 в.
что составляетъ отъ всего протяженія пути	52°/о	50°/о

Средній пробѣгъ пуда: багажа	165 в. 81°/о	153 в. 75°/о
товаровъ		160 в. 79°/о

Главнѣйшія статьи перевозки были слѣдующія:

Изъ числа 7 513 845 пуд. товаровъ, перевезенныхъ въ 1865 г. по Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ, отправлено:

<i>Изъ Риги</i>	3 202 530 пуд.
Изъ нихъ важнѣйшіе товары: соль . .	1 276 633 п.
рельсы	518 618 »
каменный уголь	308 124 »
сельди	172 816 »
известь, цементъ, гипсъ, аспидъ и проч. . . .	119 803 »
льняное сѣмя	98 316 »
желѣзные и стальные грубые издѣлія . . .	97 969 »
ленъ	83 695 »
вино виноградное . . .	86 918 »
желѣзо и сталь	70 727 »
спиртъ	69 811 »
мука	47 544 »
машины и ихъ части .	43 630 »

Изъ Динабурга	3 497 948 пуд.
Важнѣйшіе товары: ленъ	1 344 460 п.
льняное сѣмя	316 667 »
сахаръ	159 769 »

Главнѣйшіе предметы отправокъ съ *промежуточныхъ станцій* были слѣдующіе:

Дрова и лѣсъ, со станцій: Ницгаля . . .	233 468 п.
Царьграда . . .	149 129 »
Рингмундсгофа.	102 117 »
Ремерсгофа . . .	101 593 »

Известь, цементъ, гипсъ и проч. изъ		
Куртенгофа	.	113 499 »
Ленъ, изъ Ремерсгофа	.	76 694 »
Штокмансгофа.		70 809 »
Пенька, изъ Ливенсгофа	.	41 627 »

По количеству прибывшаго товара, главѣйшія станціи:

Рига . . .	3 202 530 »
Динабургъ . .	3 497 948 »
Ливенсгофъ .	189 388 »
Крейцбургъ .	183 056 »
Штокмансгофъ.	95 881 »
Ремерсгофъ .	93 047 »
Куртенгофъ .	84 909 »

Отношенія между количествами перевозки по дорогѣ въ ту и другую сторону были слѣдующія: Отъ Риги къ Отъ Динабурга

были слѣдующія:	Отъ Риги къ	Отъ Динабурга
	Динабургу.	къ Ригѣ.
Пассажиры . . .	54,7	: 45,3
Товары . . .	55,1	: 44,9

Наибольшій доходъ по движенію былъ въ Іюнь . 95 040 руб.

Наименьшій » » » Апрель. 61 095 »

По значительности товарнаго движенія, первое мѣсто занимаетъ Рижская станція, какъ вслѣдствіе числительности народонаселенія, такъ и по морской торговлѣ города. Товары, перевозимые по напра-

вленію отъ Риги, преимущественно состоятъ изъ соли, мануфактурныхъ и колоніальныхъ произведеній; по направленію же къ Ригѣ, изъ туземныхъ естественныхъ произведеній и необработанныхъ товаровъ. Этотъ характеръ товарнаго движенія мало измѣняется и въ продолженіи зимнихъ мѣсяцевъ. Такъ какъ вѣсь и объемъ естественныхъ произведеній, привозимыхъ въ Ригу значительно болѣе, чѣмъ вывозимыхъ изъ ней мануфактурныхъ и колоніальныхъ товаровъ, то, вслѣдствіе сего, число отправляемыхъ изъ Динабурга поѣздовъ и вагоновъ съ грузомъ превышаетъ число идущихъ по обратному направленію. Послѣдніе 1864 и 1865 годы представляютъ въ семъ отношеніи исключеніе, по случаю перевозки весьма значительнаго количества матеріаловъ, доставленныхъ изъ-за границы въ Ригу для постройки Динабургско-Витебской желѣзной дороги.

Послѣ Риги, значительнѣйшія по товарному движенію, станціи суть Динабургская, Крейцбургская и Ремерсгофская.

Динабургская станція, съ открытіемъ прямаго сообщенія съ С. Петербурго - Варшавскою дорогою, въ теченіи послѣднихъ лѣтъ много потеряла прежней своей важности, такъ какъ большая часть товаровъ не нагружается болѣе въ Динабургѣ, а прямо переходитъ на Рижскую дорогу съ С. Петербурго-Варшавской; такъ что Динабургская станція получила значеніе лишь промежуточной станціи. Болѣе значительное движеніе товаровъ на Ремерсгофской и Крейцбургской станціи сравнительно съ другими объясняется тѣмъ, что противъ сихъ станцій на другомъ берегу р. Двины лежатъ города Фридрихштадтъ и Якобштадтъ, въ которыхъ сосредоточиваются товары изъ Курляндіи.

Между тѣмъ, какъ товарное движеніе до сего времени годъ отъ году увеличивалось, пассажирское движеніе не подвергалось столь благопріятному развитію. Причину тому, что вообще пассажирское движеніе осталось безъ развитія, слѣдуетъ искать въ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ послѣднихъ двухъ лѣтъ, препятствовавшихъ свободному сообщенію съ смежными губерніями.

Выводы службы дороги до 1864 года:

Съ 12 Сентября по 31 Декабря	Валовой до- ходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.	Отноше- нiе чи- стаго до- хода къ валовому сбору.
	руб.	руб.	руб..	
1861 г.	138 969,17	183 100,17 (Убытокъ	44 131,00)	
1862 »	538 843,26	527 888,13	10 955,13	0,02
1863 »	690.368,64	574 766,31	115 602,33	0,17

Выводы службы 1864 и 1865 годовъ: на версту дороги.

	1864	1865	1864	1865
Валовой сборъ .	805 296,66	897 133,25	3 947,53	4 397,71
Расходъ . . .	655 103,52	756 271,48	3 211,29	3 707,21
Чистый доходъ .	150 193,14	140 861,77	736,24	690,50
Отношенiе чи- стаго дохода къ валовому сбору	0,19	0,15		

Полный расходъ въ 1865 году былъ 756 271 р. 48 к., но какъ въ томъ числѣ находились издержки не эксплуатаціонныя, то къ расчету гарантіи принята цифра расхода 575 505 р. 97 к., а съ присоединеніемъ суммы на уплату процентовъ по облигаціямъ 661 477 р. 66 к.

Счетъ эксплуатаціи.

А. ПРИХОДЪ.		1864	1865
1. <i>Отъ пассажирскихъ поѣздовъ</i>		руб.	руб
а) За перевозку пассажировъ . . .		131 957,99	279 189,87
б) » воинскихъ чиновъ. . .		8 419,97	37 746,78
в) » арестантовъ . . .		»	3 721,92
г) » багажа.		9 847,07	13 454,91
д) » почты		3 051,80	2 792,95
е) » лошадей и собакъ.		239,64	2 407,26
ж) » экипажей.		31,30	254,00
з) » войсковыхъ предметовъ.		»	223,43
		133 547,77	339 791,12

2. *Отъ товарныхъ поѣздовъ:*

	1864	1865
а) За перевозку грузовъ	412 173,10	491 975,52
б) » » животныхъ.	1 618,97	2 504,95
в) » » экипажей	1 121,22	1 003,73
г) » » военныхъ вещей	1,74	»
	<hr/> 414 915,03	<hr/> 495 484,20

3. *Отъ смешанныхъ поѣздовъ:*

а) За перевозку пассажировъ	117 718,77
б) » » военныхъ чиновъ.	32 232,77
в) » » арестантовъ	4 133,33
г) » » багажа	4 227,94
д) » » грузовъ.	30 522,26
е) » » животныхъ.	1 564,28
ж) » » экипажей	750,69
з) » » военныхъ вещей.	1 043,87
	<hr/> 192 193,91

4. *Отъ разныхъ статей:*

а) За страхованіе, нагрузку, выгрузку грузовъ и проч.	31 719,17	22 154,39
б) Наемная плата за отпускъ вагоновъ.	7 826,13	1 742,32
в) Сборъ съ телеграфа	3 378,75	2 039,61
г) Наемъ буфетовъ	1 200,00	1 675,00
д) Разный сборъ	515,90	134,72
е) Отвозка товаровъ отъ Рижской и Динабургской станцій	»	34 111,89
	<hr/> 44 639,95	<hr/> 61 857,93
	<hr/> 805 296,66	<hr/> 897 133,25

Б. РАСХОДЪ.

І. *Общее Управленіе.*

1. Содержаніе и прочія вознагражде-

нія Директоровъ	14 122,36	13 193,50
---------------------------	-----------	-----------

	1864	1865
2. Содержаніе и прочія вознагражде- нія личнаго состава главнаго управленія	27 963,21	25 587,00
3. Канцелярскіе расходы.	8 188,29	7 541,58
4. Содержаніе въ чистотѣ, освѣщеніе и отопленіе	370,85	566,61
5. Инвентарь	480,68	83,00
6. Судебныя издержки, пошлины. .	1 010,77	2 362,99
7. Обмундированіе	24,66	18,93
8. Пенсіи и пособія	3 229,61	2 788,50
9. Содержаніе полицейскаго управленія	4 458,57	4 095,25
10. Содержаніе агентовъ.	6 363,54	6 734,25
11. Курсовая потеря на заграничныя платежи	86 325,70	101 343,47
12. Учетъ векселей	1 655,06	7 687,79
13. Платежъ процентовъ по займамъ .	49 783,58	65 000,00
14. Содержаніе врачебной части . .	2 110,70	1 790,03
15. Непредвидимыя расходы.	»	402,71
	<hr/> 206 087,58	<hr/> 239 195,61

II. *Управление дорожною:*

1. Содержаніе и прочія вознагражде- денія управляющаго дорожною.	2 500,00	2 500,00
2. Содержаніе и проч. главнаго ин- женера и инженеровъ . .	7 330,00	6 876,33
3. тоже начальника товарной службы, вагенмейстера и проч. . .	2 990,25	1 847,95
4. » главнаго механика и механи- ковъ	5 010,50	4 060,00
5. » личнаго состава управленія дороги	1 684,10	1 300,00
6. » канцеляріи главнаго инже- нера	1 259,85	1 285,50

7. Содержаніе и прочія канцеляріи глав- наго механика	1864 3 951,70	1865 3 930,50
8. » личнаго состава контроля дви- женія	697,00	1 600,00
9. Канцелярскіе расходы управляюща- го дорогою	218,40	233,80
10. тоже главнаго инженера и дорожн. мастера	384,00	426,80
11. » сборщиковъ	890,03	—
12. » главнаго механика	243,18	270,80
13. Канцелярскіе расходы телеграфныхъ станцій	49,00	—
14. Плата за наемъ помѣщеній	4 594,87	3 571,14
15. Отопленіе	6 888,17	3 578,31
16. Освѣщеніе	2 190,42	—
17. Инвентарь	2 117,12	197, 6
18. Страхованіе зданій отъ огня	4 657,48	4 818,56
19. Изготовленіе билетовъ, бланковъ, яр- лыковъ и проч.	1 054,90	1 102,38
20. Вознагражденіе за потерю багажа и товаровъ	2 698,49	1 219,80
	<hr/> 51 379,46	<hr/> 38 818,93

*III. Содержаніе и ремонтъ пути
и зданій.*

1. Содержаніе дорожныхъ мастеровъ	7 401,51	7 477,63
2. » сторожей	16 320,81	16 853,61
3. » сторожихъ	4 640,69	4 627,08
4. » стрѣлочниковъ	4 908,40	4 664,25
5. Обмундированіе	266,08	234,66
6. Освѣщеніе, сигнальные фонари и проч.	1 809,95	1 932,15
7. Инструменты и сигналы	349,10	381,19
8. Плата постояннымъ рабочимъ	13 832,39	13 218,43
9. » поденнымъ рабочимъ	10 630,55	11 479,79

	1864	1865
10. Обмундированіе постоянныхъ рабочихъ	60,76	43,05
11. Содержаніе и ремонтъ нижняго строенія	11 947,26	11 447,83
12. Содержаніе мостовъ и переѣздовъ . .	10 907,01	6 753,77
13. Возобновленіе балласта	1 951,69	3 937,18
14. » поперечинъ и рельсовъ	11 608,55	26 420,73
15. Содержаніе и ремонтъ стрѣлокъ и кре- стовинъ	4 382,09	7 367,31
16. Содержаніе и ремонтъ зданій . . .	19 333,26	16 281,44
17. Проводка газоваго освѣщенія . . .	216,50	164,08
18. Очистка дороги отъ снѣга	2 545,92	2 502,83
19. Инструменты	2 472,82	2 795,22
20. Устройство электро-магнитнаго теле- графа	2 356,28	2 216,45
21. Ремонтъ водопровода въ Ригѣ . . .	—	378,51
22. Непредвидимые расходы	—	110,01
	<hr/> 127 941,62	<hr/> 141 287,20

IV. Движеніе.

1. Содержаніе личнаго состава при ва- гонахъ	19 894,11	20 573,15
2. Обмундированіе	1 618,34	2 183,63
3. Сигналы и инструменты	107,37	168,95
4. Освѣщеніе вагоновъ	607,40	673,46
5. Содержаніе личнаго состава станцій .	28 616,20	26 829,10
6. » телеграфистовъ	2 088,32	2 696,10
7. » товарной службы	14 079,39	17 387,39
8. » рабочихъ при станціяхъ	14 679,93	15 745,04
9. Обмундированіе	786,11	995,50
10. Содержаніе и ремонтъ станціонныхъ часовъ	72,75	67,50
11. Газовое освѣщеніе	2 783,50	2 832,02
12. Отвозъ товаровъ со станцій . . .	—	34 111,89
13. Разность телеграфическихъ депешъ .	—	356,17

	1864	1865
14. Отопленіе } пассажирскихъ помѣщеній	—	2 932,27
15. Освѣщеніе } конторъ и платформъ .	—	2 353,31
16. Инвентарь	—	1 685,85
17. Канцелярскія потребности	—	973,36
	85 333,82	132 564,69

V. Движущая сила.

1. Содержаніе личнаго состава при парово- возахъ	30 588,78	31 870,33
2. Преміи машинистамъ	4 441,40	4 429,75
3. Обмундированіе	779,62	1 408,64
4. Отопленіе паровозовъ	41 430,29	40 848,77
5. Освѣщеніе »	1,47	38,97
6. Смазка паровозовъ	3 246,89	4 190,98
» вагоновъ	5 431,96	6 144,55
7. Водоподъемныя зданія	2 860,84	3 098,97
8. Чистка инструмента и паровозовъ . . .	3 046,16	2 255,24
9. Содержаніе личнаго состава мастер- скихъ	9 814,93	11 073,73
10. Отопленіе мастерскихъ и паровозныхъ сараевъ	587,72	674,88
11. Освѣщеніе ихъ	332,26	512,12
12. Инструменты мастерскихъ и паровоз- ныхъ сараевъ	4 166,33	10 994,48
13. Малый ремонтъ паровозовъ	1 433,04	850,81
14. Чистка паровозовъ	5 092,85	5 443,89
15. Малый ремонтъ вагоновъ	3 102,41	2 325,06
16. Чистка вагоновъ	95,01	174,04
17. Ремонтъ паровозовъ	38 513,29	36 737,97
» тендеровъ	2 246,41	5 034,24
» пассажирскихъ вагоновъ	6 489,78	7 511,13
» товарныхъ »	9 247,21	8 882,16
» багажныхъ »	1 720,22	1 806,37

	1864	1865
18 Ремонтъ паровыхъ машинъ	42,00	3 671,81
19. » собственныхъ вагоновъ на чужихъ дорогахъ	202,01	—
20. Вознагражденіе за употребленіе чужихъ вагоновъ	9 448,16	14 283,53
21. Ремонтъ чужихъ вагоновъ	—	142,63
	<hr/> 184 361,04	<hr/> 204 405,05
Всего	655 103,52	756 271,48

Ремонтныя работы по содержанію путей и зданій, исполненныя въ 1865 году на счетъ доходовъ отъ движенія, состояли въ слѣдующемъ:

	Руб.
1. Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ	11 447,83
2. Ремонтъ балластнаго слоя	3 937,18
3. Ремонтъ рельсовыхъ путей, съ возобновленіемъ рельсовъ, поперечинъ и скрѣпленій	51 118,95
4. Ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ	7 367,31
5. Ремонтъ мостовъ, трубъ и проч.	6 753,77
6. Ремонтъ станціонныхъ и жилыхъ зданій, газоваго освѣщенія, водопроводовъ и проч.	19 326,86
7. Ремонтъ телеграфа	2 216,45
8. Разные расходы	2 948,28
И того	<hr/> 105 117,63

Сверхъ того произведено **работъ по довершенію дороги** на счетъ строительнаго капитала:

1. Балластировка путей	1 533,32
2. Удлиненіе рельсовыхъ путей съ земляными работами	13 204,42
3. Додѣлка мостовъ	977,76
4. Устроеніе станцій	1 579,44

	Руб.
5. Устроение поворотныхъ круговъ и сигналовъ .	5 257,08
6. Разныя работы	3 902,59
7. Постройка 20 вагоновъ для возки угля	1 048,02
Итого	<u>27 502,62</u>

ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНІЕ

31 Декабря 1865 г.

АКТИВЪ.

	Руб.	Руб.
Сооруженіе дороги		10 554 648,39
Дополнительныя работы		302 605,77
Цѣнныя бумаги, принадлежащія Обществу:		
Залогъ въ Лифляндской казенной па- латѣ въ билетахъ государствен- наго банка	17 050,64	
Билетовъ государственнаго банка съ процентами.	17 545,00	
Акцій Общества Риги — Динабург- ской желѣзной дороги съ про- центами	10 229,32	
Облигацій	397 500,00	
Облигацій внутренняго 5% займа .	1 053,00	
Билетовъ Рижскаго биржев. банка съ процентами	47 150,00	
Процентовъ по переводному счету у Рижскаго биржеваго банка . .	1 480,28	
		<u>492 008,24</u>
Матеріалы для эксплоатаціи		277 083,90
Разныя дебиторы		80 312,27
Счетъ гарантіи Правительства:		
На проценты по акціямъ съ 1 Ноября 1861 по послѣднее число 1865 г. за вычетомъ чистаго дохода по по- слѣднее число 1863 г.	1 723 994,30	
На погашеніе 664 акцій	83 000,00	
		<u>1 806 994,30</u>

	Руб.	Руб.
Изъ сей суммы слѣдуетъ вычесть:		
Чистый доходъ 1864 года	150 193,14	
Непризнанныя Правительствомъ статьи	175 427,78	
	<hr/>	
	325 620,92	1 481 373,38
Правительствомъ не допущено въ счетъ гарантіи статей расхода на сумму		175 427,78
Осталось въ кассѣ на лицо и по пе- реводному счету у Рижскаго банка.		64 887,10
		<hr/>
		13 428 346,83

ПАССИВЪ.

Основный капиталъ Общества: 80 936 акцій, находящихся въ обращеніи, по 125 рублей	10 117 000	
664 погашенныхъ акцій по 125 рублей.	83 000	10 200 000,00
Облигацій (10 400 облиг. по 125 руб.).		1 300 000,00
Займы :		
У Общества Динабургско-Витебской же- лѣзной дороги :		
Подъ залогъ 1 900 обл. 32 300 ф. ст.	229 513,22	
На нихъ процентовъ	4 535,36	234 048,58
Разные кредиторы		300 063,10
Ссуда Правительства на уплату процен- товъ по акціямъ и на погашеніе .		1 253 373,38
Чистая прибыль 1864 года		140 861,77
		<hr/>
		13 428 346,83

Для увеличенія доходности дороги, Правленіе приняло въ 1865 г. слѣдующія мѣры:

1) Понизило тарифы по слѣдующимъ статьямъ: а) въ виду соперничества сплаваго судоходства по рѣкѣ Двинѣ, на перевозку нѣ-

которыхъ родовъ товаровъ, въ лѣтнее время, что имѣло послѣдствіемъ привлеченіе на желѣзную дорогу значительнаго количества этихъ товаровъ, съ водянаго пути. б) Отправителямъ товаровъ въ количествѣ, превышающемъ 200 000 пудовъ, что также послужило, по мнѣнію Правленія, къ привлеченію значительнаго количества товаровъ на желѣзную дорогу. в) Допущена перевозка за уменьшенную плату крестьянъ, прибывающихъ въ Ригу на стругахъ изъ внутреннихъ губерній и возвращающихся на родину. Люди эти, нанятые хозяевами для сопровожденія струговъ, получаютъ весьма незначительную плату, при которой они не въ состояніи платить за перевозку по желѣзной дорогѣ полную тарифную цѣну и принуждены были возвращаться пѣшкомъ. Правленіе дороги, понизивъ для нихъ тарифную плату на столько, что имъ выгоднѣе воспользоваться желѣзною дорогою, доставило дорогѣ довольно значительную статью дохода.

2) Отправленіе въ лѣтнее время поѣздовъ для перевозки по уменьшенной платѣ лицъ, отправлявшихся изъ Риги въ Огеръ и Кокенгузенъ, и обратно, для увеселительныхъ прогулокъ, не доставило ожидаемаго дохода, вѣроятно по отдаленности этихъ мѣстъ отъ Риги. Учрежденіе же остановочнаго мѣста въ Икскюль, вблизи котораго ежегодно находится лагерь, имѣло благопріятное вліяніе на пассажирское и товарное движеніе.

3) Для уменьшенія расходовъ, Правленіе признало возможнымъ, ограничить число служащихъ, безъ уменьшенія чрезъ то безопасности движенія.

4) Для улучшенія порядка и безопасности по дорогѣ, 14 пассажирскихъ, 4 багажныхъ и 20 товарныхъ вагоновъ снабжены помѣщеніями для багажныхъ кондукторовъ, откуда послѣдніе могутъ обозрѣвать весь поѣздъ и дорогу.

5) Для возможности немедленнаго полученія помощи, въ несчастныхъ случаяхъ, каждый поѣздъ снабженъ переноснымъ телеграфнымъ приборомъ, для сообщенія съ ближайшими станціями съ каждаго мѣста на пути.

6) Рижская, Ремерсгофская, Крейцбургская и Динабургская станціи снабжены хирургическими снарядами и аптекарскими припасами, необходимыми для подачи первой помощи въ несчастныхъ случаяхъ.

7) Во всѣхъ вагонахъ перваго класса устроено отопленіе въ зимнее время. Въ четырехъ багажныхъ вагонахъ устроены ватер-клозеты; одинъ изъ числа сихъ четырехъ вагоновъ входитъ въ составъ cadaго пассажирскаго и смѣшаннаго поѣзда.

8) Введена продажа абонементныхъ билетовъ на 30 поѣздовъ по уменьшенной тарифной платѣ.

Въ 1865 году былъ 1 пожарный случай на дорогѣ, на Ремерсгофской станціи, въ деревянномъ домѣ дорожнаго мастера; причина неизвѣстна.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми было 2, а именно:

	Убито.	Ранено.	Всего.
Служащихъ на дорогѣ .	1	1	2

Сходовъ съ рельсовъ случилось 2: на Огерской станціи сошли съ рельсовъ паровозъ съ тендеромъ на стрѣлкѣ, находившейся въ починкѣ; на Динабургской станціи, на соединительномъ пути съ С. Петербурго-Варшавскою желѣзною дорогою, сошли съ рельсовъ паровозъ и тендеръ товаро-пассажирскаго поѣзда на стрѣлкѣ, по неосторожности стрѣлочника. Несчастій не было.

Столкновеній поѣздовъ не было.

VII.

ВОЛГО-ДОНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

73 версты.

Совѣтъ. Предсѣдатель: **Е. И. Ламанскій**. Вице Предсѣдатель: **Д. И. Журавскій**. Члены: **Баронъ А. Ѳ. Гревеницъ**; **В. Е. Самарскій-Быховецъ**; **И. К. Максимовичъ**; **А. Д. Кривцовъ**; **К. В. Лерхе**; **В. М. Маркусъ**; **А. Н. Власовъ**; **В. И. Витковскій**.

Правленіе. Члены: **А. Р. Гернгроссъ**; **П. Д. Бражниковъ**; **Г. Ѳ. Шероттъ**.

Управленіе дорогою. Управляющій: **Инженеръ Н. А. Саханскій**. Начальникъ движенія и ремонта: **Инженеръ Е. Н. Стояновъ**. Главный Механикъ: **І. Браунъ**.

Перевозочныя средства дороги въ 1865 году состояли въ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	10
Вагоновъ пассажирскихъ	15
товарныхъ	340
Число мѣстъ въ вагонахъ пассажирскихъ	368
Товарные вагоны поднимаютъ въ сложности грузъ:	
багажные	1 800 пуд.
товарные	204 000 »

Въ теченіе года отправлено 976 поѣздовъ, съ каждаго конца дороги, а именно:

Пассажирскихъ	114
Товаро-пассажирскихъ	220
Товарныхъ	66
Экстренныхъ	8
Сборныхъ	568
	<hr/>
	976

Пройдено верстъ:

	1864	1865
Паровозами съ поѣздами	55 748	33 490
безъ груза	14 691	3 381
Вагонами пассажирскими съ грузомъ и порожними	70 866	60 854
Вагонами товарными съ грузомъ	881 852	1 039 266
порожними	1 064 488	
На 100 верстъ пробѣга товарныхъ вагоновъ, пройдено: грузными	45	—
порожними	54	—
	———100	

На версту пробѣга поѣзда:

		Руб.
Расходъ на движущую силу и ремонтъ подвижнаго состава	—	2,03
Употреблено топлива: дровъ, куб. саж.	—	45,70
каменнаго угля и кокса пуд.	—	111 014
на сумму, на версту пробѣга		83,40 к.
на смазку (масла и сала)		1,20

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенное въ

теченіи года:

	1864	1865.
Пассажировъ: I класса	524	602
II »	1 796	1 618
III »	11 827	9 908
Всего	14 147	12 128
Войскъ	191	—
Багажа пуд.	18 055	32 728
штукъ	29	
Воинскихъ грузовъ пуд	1 093	—
Товаровъ и грузовъ разнаго рода, пуд.	3 531 821	4 524 827
штукъ	902 662	—
Матеріаловъ дороги пуд.	—	130 658
Экипажей штукъ	—	16
Животныхъ штукъ	—	39

	1864.	1865.
Въ общей сложности совершено въ движеніи:		
Пассажирами, пудо-версть . . .	744 168	658 858

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:		
По вѣсу, пудоверсть	483 786 272	338 567 674
По-штучно, предметоверсть . . .	—	4 015

Изъ 100 проѣхавшихъ пассажировъ, было:

	1864.	1865.
I класса.	4	5
II » .	12,5	13
III » .	83,5	82
	— 100	— 100

Изъ 100 рублей выручки за перевозку пассажировъ причитается на I классъ, рублей	—	14,49
II » » .	—	20,47
III » » .	—	65,04
		— 100

Среднее число верстъ проѣзда пассажира	52	54
что составляетъ всего протяженія дороги	71°/о	75°/о
Средній пробѣгъ грузовъ, оплачиваемыхъ		
по вѣсу: багажа		73 в. 100°/о
товаровъ		72 в. 99°/о

Выводы службы дороги до 1864 года были слѣдующіе:

	Валовой сборъ.	Расходъ.	Убытокъ.
Въ 1862 году съ 5 Марта .	124 152,31	127 584,73	3 432,42
» 1863 » .	150 405,11	174 153,92	23 748,81

Выводы службы движенія 1864 и 1865 годовъ:

	1864.	1865.	На версту дороги:	
			1864.	1865.
Валовой сборъ .	236 785,83	148 807,81 ¹⁾	3 243,64	2 039
Расходъ. . . .	237 053,08	196 624,60	3 247,30	2 694
Убытокъ . . .	267,25	47 816,79	3,66	655

¹⁾ Въ этой суммѣ показано 2 550 р. 85 к., приобретенныхъ °/о по текущему счету.

Счетъ Эксплоатаціи:

А. ПРИХОДЪ.		1864. Рублей.	1865. Рублей.
а)	За перевозку пассажировъ	12 409,47	11 918,41
б)	» военныхъ чиновъ	130,79	—
в)	» багажа	2 671,74	4 838,21
г)	» товаровъ и грузовъ	216 454,37	126 933,51
д)	» собакъ	—	14,04
е)	Экстренные поѣзды	250,00	—
ж)	Перевозка за счетъ Общества	2 070,12	1 155,28
з)	» экипажей	—	89,50
		<hr/>	<hr/>
		233 986,49	144 948,95
Вычтено вкладчиками за вывезенный ими изъ воды лѣсъ за счетъ Общества		—	1 400,12
			<hr/>
			143 548,83

Разныя статьи прихода.

а)	За храненіе товаровъ	173,27	16,98
б)	Сборъ съ телеграфа	175,00	19,00
в)	За отдачу въ наемъ помѣщеній	685,00	743,25
г)	Разный сборъ	1 766,07	1 928,90
д)	Процентовъ по текущему счету	—	2 550,85
		<hr/>	<hr/>
		2 799,34	5 258,98
Всего		<hr/>	<hr/>
		236 785,83	148 807,81

Б. РАСХОДЪ.

І. Общее Управленіе.

а)	Вознагражденіе членамъ Правленія	9 695,79	10 425,00
б)	Содержаніе личного состава	5 480,17	6 008,48
в)	Наемъ помѣщенія, освѣщеніе, отопленіе, канцелярскіе расходы и проч.	4 092,53	7 614,79
г)	Пособіе служащимъ	—	30,00
д)	Врачебная часть	—	1 683,63
		<hr/>	<hr/>
		19 268,49	25 761,90

<i>II. Управление дорожною.</i>		1864	1865
а) Содержаніе личнаго состава		27 774,60	29 550,59
б) Канцелярскіе расходы, разъѣздныя, квартирныя, и прочіе расходы		8 226,81	1 610,96
в) Телеграфъ		3 570,28	—
г) Врачебная часть		1 573,84	—
д) Наемъ, содержаніе, исправленіе, отопленіе и освѣщеніе помѣщеній		—	2 393,01
е) Содержаніе и возобновленіе мебели и др. имуществъ въ канцеляріи		—	364,58
ж) Застрахованіе зданій		2 300,18	3 140,82
з) Нагрузка и выгрузка товаровъ		29 040,96	—
и) Вознагражденіе за потерю и порчу клади		2 952,68	1 284,05
і) Мелкіе расходы		—	250,59
		<hr/> 75 439,35	<hr/> 38 594,60

III. Ремонтъ и содержаніе пути и зданій.

а) Содержаніе личнаго состава	—	15 324,67
б) » пути	25 398,28	13 749, 5
в) » зданій	16 666,06	1 551,03
г) » мостовъ, трубъ и канавъ водопроводныхъ	3 900,83	1 160,88
д) Содержаніе лампъ и фонарей	122,85	—
е) Ремонтъ телеграфа	—	402,16
ж) Непредвидимые расходы	—	9,50
	<hr/> 46 088,02	<hr/> 32 197,79

IV. Подвижной составъ, движеніе и движущая сила.

а) Содержаніе личнаго состава	19 717,45
б) Канцелярскіе расходы, освѣщеніе и отопленіе конторы подвижнаго состава, квартирныя и проч. расходы	1 368,29

	1864.	1865.
в) Жалованье машинистамъ и кочегарамъ	9 896,99	
г) Отопление и освѣщеніе паровозовъ . .	38 125,04	
д) Содержаніе тендеровъ и вагоновъ . .	2 036,61	
е) » постоянныхъ машинъ . .	4 072,14	
ж) Обмундированіе служащихъ	116,75	
з) Содержаніе и ремонтъ инвентаря . .	2 061,88	
и) Починка инструментовъ	3 120,65	
і) Разные расходы	1 043,88	
к) Ремонтъ:		
паровозовъ и тендеровъ	9 194,06	
пассажирскихъ вагоновъ	290,96	
багажныхъ вагоновъ	2 377,12	
платформъ	1 065,54	
ручныхъ телѣжекъ	161,45	
постоянныхъ машинъ въ мастерскихъ и водокачалняхъ	1 608,41	
	<hr/> 96 257,22	

V. Движеніе.

а) Жалованье кондукторамъ	2 878,66
б) Обмундированіе служащихъ	6,00
в) Содержаніе и возобновленіе сигналовъ и инструментовъ	9,43
г) Освѣщеніе вагоновъ	27,91
д) Жалованье и проч. начальникамъ станцій и другимъ лицамъ	11 145,67
е) Содержаніе чиновъ телеграфа	2 877,23
ж) Содержаніе артелей для нагрузки и вы- грузки товаровъ	14 438,15
з) Обмундированіе служащихъ	4,25
и) Отопление пассажирскихъ домовъ . .	292,00
і) Освѣщеніе	171,21
к) Инвентарь	61,04
л) Ремонтъ и заводка часовъ	100,00
	<hr/> 32 011,55

1864

1865

VI. Движущая сила.

а) Жалованье и проч. машинистамъ и кочегарамъ	10 409,71
б) Топливо паровозовъ	30 744,76
в) Освѣщеніе	75,96
г) Смазка паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ	2 449,50
д) Водоснабженіе паровозовъ	951,24
е) Содержаніе и возобновленіе инструментовъ для паровозовъ и тендеровъ	361,76
ж) Жалованье и проч. мастерскимъ и рабочимъ	10 831,20
з) Отопленіе мастерскихъ и сараевъ	695,40
и) Освѣщеніе	165,07
і) Содержаніе и возобновленіе машинъ	3 362,22
к) Мелкій ремонтъ	407,55
л) Ремонтъ паровозовъ	3 807,12
м) » тендеровъ	115,26
н) » пассажирскихъ вагоновъ	115,40
о) » товарныхъ вагоновъ	3 403,58
п) » багажныхъ »	45,00
р) » постоянныхъ машинъ для водоснабженія	118,03
	<hr/>
	68 058,76
	<hr/>
Всего	237 053,08 196 624,60

Работы по ремонту пути и зданій желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ:

	Рублей.
1. Содержаніе и исправленіе земляного полотна и канавъ	7 087,34
2. Ремонтъ мостовъ и переѣздовъ	975,78
3. Ремонтъ зданій	1 736,13
4. Пополненіе балластного слоя	261,18

Рублей.

5. Ремонтъ рельсовыхъ путей и металлическихъ къ нимъ принадлежностей	3 704,28
6. Зимній ремонтъ пути и расчистка снѣга на станціяхъ	257,60
7. Ремонтъ телеграфа	402,16
И того .	14 424,47

Работы по довершенію дороги на счетъ строительнаго капитала:

1. Отчужденіе земель подъ Волжскую станцію	175,00
2. Постройка 3 мостовъ въ мѣстахъ прорыва, случившагося въ 1865 году	6 628,04
3. Укладка разъѣздныхъ путей на Волжской и Донской станціяхъ	5 307,86
4. Внутренняя отдѣлка въ станціонныхъ и жилыхъ домахъ	1 564,39
5. Постройка 2 казармъ для машинистовъ, переноска и возведеніе 3 сараевъ для магазина	10 911,06
6. Устроеніе спусковъ къ р. Волгѣ и плота для наливки воды	1 254,30
7. Очистка Калачевского затона	1 315,55
И того .	27 156,20

ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНІЕ

къ 1 Января 1866 года.

АКТИВЪ.

I. Счетъ основнаго капитала:	Рублей.
вышедшія въ тиражъ 480 акцій, по 100 рублей	48 000,00
II. Счетъ кассы	10 308,08
III. Счетъ Общества взаимнаго кредита	224 550,85
IV. Счетъ устройства дороги	4 570 996,75
V. Счетъ развѣдки антрацита	15 751,40
VI. Счетъ заготовки новыхъ акцій	4 949,99

	Рублей.
VII. Счетъ инвентаря Правленія	2 075,80
VIII. Счетъ наличныхъ остатковъ 1865 г. .	136 615,03
IX. Счетъ дебиторовъ	34 955,81 *)
Дефицитъ	47 816,79
	<hr/>
	5 096 020,50

ПАССИВЪ.

Счетъ основнаго капитала	4 800 000,00
Счетъ Государственной гарантіи	204 835,50 **)
Счетъ денегъ слѣдующихъ учредителямъ .	1 600,00
Счетъ кредиторовъ	41 585,00
Счетъ погашенія акцій	48 000,00
	<hr/>
	5 096 020,50

Въ товарномъ движеніи 1865 года оказалось значительное уменьшеніе количества перевозимой пшеницы, вслѣдствіе неурожая оной на Волгѣ и высокой на нее цѣны; напротивъ того, отправка лѣсныхъ товаровъ по желѣзной дорогѣ постоянно возрастала.

Съ цѣлю **увеличенія доходности** дороги, Правленіе, вслѣдствіе уменьшенія соперничающей съ дорогою гужевою перевозки на фурахъ, нашло возможность возвысить тарифную плату на нѣкоторые лѣсные матеріалы, напр. доски и брусья, составляющіе главный предметъ перевозки съ Волги на Донъ; мѣръ этой способствовалъ и кредитъ, дѣлаемый Правленіемъ отправителямъ грузовъ.

Для **уменьшенія расходовъ** на управленіе, сдѣланы, какъ удостовѣряетъ Правленіе, многія сокращенія въ личномъ составѣ въ службахъ на линіи.

Ежегодный убытокъ по выводамъ годовой службы Волго-Донской дороги, указываетъ на необходимость существенныхъ улучшеній въ хозяйствѣ, изысканіемъ мѣръ для привлеченія на дорогу грузовъ, и

*) По 1 Марта 1866 г. получено 13 407,98 руб.

**) По 17 Мая 1866 г. уплачено 91 274,85 руб.

сокращеніемъ расходовъ почти по всѣмъ частямъ ея управленія и дѣйствія; изъ расходовъ, въ особенности преувеличены, въ сравненіи съ другими желѣзными дорогами, издержки на содержаніе центрального управленія и на топливо для паровозовъ.

Въ 1865 году **пожарныхъ случаевъ** на дорогѣ не было.

Несчастныхъ **случаевъ съ людьми** былъ 1: убитъ 1 служащій на дорогѣ.

Сходъ съ рельсовъ былъ 1 въ пассажирскомъ поѣздѣ; несчастій при томъ не было.

Столкновеній поѣздовъ не было.

В.

Не гарантированныя Правительствомъ.

VIII.

ЦАРКОСЕЛЬСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

25 верстъ.

Правленіе. Предсѣдатель: М. Ѳ. **Михайловъ**. Члены: В. П. **Ефремовъ**; О. А. **Грибко**; Баронъ А. О. **Виттенгеймъ**.

Управленіе дорогою. Управляющій: Н. Н. **Петерсъ**. Инженеръ дороги: Е. Н. **Никитинъ**. Главный механикъ: **Клопферъ**.

Перевозочныя средства Царскосельской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	8
Вагоновъ пассажирскихъ . .	61
товарныхъ	32

Число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ	2 746
Количество груза, поднимаемаго вагонами: багажными	750 пуд.
товарными	9 000 »

Въ теченіи 1865 года отправлено 4 596 поѣздовъ съ каждаго конца дороги, а именно:

Императорскихъ	157
Пассажирскихъ	4 283
Товарныхъ и служебныхъ съ	
матеріалами	115
Войсковыхъ	41
	<hr/> 4 596

Пройдено верстъ:	1864.	1865.
Паровозами съ грузомъ	106 450	114 900
безъ груза	17 916	13 201
Вагонами пассажирскими съ грузомъ	903 450	880 975
порожними	38 650	24 150
товарными съ грузомъ	157 250	160 025
порожними	47 625	41 325

Изъ общаго пробѣга вагоновъ, пройдено

пассажирскими	нагруженными	95,9 ‰	97,3 ‰
	порожними	4,1 ‰	2,7 ‰
		<hr/> 100	<hr/> 100
товарными	нагруженными	76,7 ‰	79,5 ‰
	порожними	23,3 ‰	20,5 ‰
		<hr/> 100	<hr/> 100

На версту пробѣга паровозовъ:

Полный расходъ на движущую силу и ремонтъ

подвижнаго состава	44,9	48,1
Въ томъ числѣ: топливо	6,7	7,3
Смазка и чистка паровозовъ и тендеровъ	3,1	4,0
Ремонтъ паровозовъ и тендеровъ	13,9	14,3
Смазка и чистка вагоновъ	1,7	1,3
Ремонтъ вагоновъ	11,9	13,3

Употреблено на топку паровозовъ:	1864	1865
дровъ куб. саж.	70,00	62,75
кокса пуд.	101 859,75	107 610,00
Расходъ на ремонтъ, чистку и смазку ваго-		
новъ на версту ихъ пробѣга	1,5	1,8

Количество перевезенных пассажиров и грузов
было слѣдующее:

	1864	1865
Пассажировъ: I класса	92 952	103 618
II »	259 167	253 236
III »	519 528	507 234
Всего	871 647	864 088
Войскъ	—	45 821
Багажа пуд.	247 199	232 230
Товаровъ и грузовъ разнаго рода пуд.	202 650	316 185
и вагон.	294	—
Матеріаловъ дороги пуд.	143 440	98 350
Экипажей штукъ.	513	654
Животныхъ штукъ.	1 605	1 746

Въ общей сложности, совершено въ движеніи:

Пассажирами и войскомъ, пассажиро-

верстѣ	18 935 244	18 812 853
------------------	------------	------------

Товарами и грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу, пудовѣрствѣ . . .	—	12 238 643
по-штучно, предметовѣрствѣ .	—	58 892

Перевозка пассажировъ, кромѣ войскъ, представляетъ слѣдующіе выводы:

Перевезено:

между С. Петербургомъ и Царскимъ Селомъ	546 140	536 519
между С. Петербургомъ и Павловскомъ	280 996	284 649
» Царскимъ Селомъ и Павловскомъ	43 117	41 670
отъ Московскаго шоссе (Средней Ро- гатки)	1 394	1 250

	1864	1865
Изъ 100 перевезенныхъ пассажировъ, было:		
I класса . . .	10,7	12,0
II » . . .	29,7	29,3
III » . . .	59,6	58,7
	— 100	— 100

Изъ 100 рублей, вырученныхъ за перевозку пассажировъ, причитается: на I классъ, рублей	—	21,94
II » » .	—	39,02
III » » .	—	39,04
		— 100

Среднее число верстъ проѣзда пассажира . .	21,7	21,0
что составляетъ, отъ всего протяженія дороги	87%	89%
Средній пробѣгъ багажа	23 в.	92 %
товара	17 в.	67 %

Въ числѣ перевезенныхъ 232 230 пуд. товаровъ и грузовъ находилось около 19 547 пуд. мебели и домашней утвари, отпавленной въ 375½ вагонахъ. Прочіе грузы состояли изъ разнаго рода предметовъ, оплаченныхъ большею частію по-вагонно, безъ наименованія рода клади.

Выводы службы Царскосельской желѣзной дороги, со дня открытія правильнаго движенія по 1864 годъ, были слѣдующіе:

	Валовой сборъ. Рубли.	Расходъ. Рубли.	Чистый доходъ. Рубли.	Отношеніе ч- стаго дохода къ валовому сбору.
Въ 1838 г. съ 4 Апрѣля	227 904,17	137 339,47	90 564,70	0,40
» 1839	265 077,22	182 494,87	82 582,35	0,31
» 1840	216 535,02	139 119,28	77 415,04	0,36
» 1841	235 970,81	121 891,23	114 079,58	0,49
» 1842	238 138,09	106 669,10	131 468,99	0,55
» 1843	254 521,21	117 777,92	136 743,29	0,53
» 1844	254 136,22	113 187,75	140 948,47	0,55
» 1845	257 281,75	113 814,94	143 466,81	0,56
» 1846	258 797,97	118 762,69	140 035,28	0,54

	Валовой сборъ. Рубли.	Расходъ. Рубли.	Чистый доходъ. Рубли.	Отношеніе чи- стаго дохода къ валовому сбору.
Въ 1847	265 762,48	120 673,41	145 089,07	0,55
» 1848	289 285,06	123 278,71	166 006,35	0,57
» 1849	266 324,18	130 126,63	136 197,55	0,51
» 1850	298 848,60	166 858,60	131 990,00	0,44
» 1851	311 430,23	164 964,27	146 465,96	0,47
» 1852	279 186,90	161 208,39	117 978,51	0,42
» 1853	290 558,02	161 208,39	129 349,63	0,45
» 1854	283 965,22	162 323,36	121 641,86	0,43
» 1855	266 160,82	152 453,63	113 707,19	0,42
» 1856	269 709,20	158 334,01	111 375,19	0,41
» 1857	292 593,50	170 958,57	121 634,93	0,42
» 1858	312 887,51	187 343,79	125 543,72	0,40
» 1859	322 618,57	213 378,91	109 239,66	0,34
» 1860	371 237,59	260 987,32	110 250,27	0,30
» 1861	353 199,09	238 088,11	115 110,98	0,33
» 1862	365 474,53	244 278,91	121 195,62	0,33
» 1863	386 727,86	238 685,66	148 042,20	0,38

Выводы службы 1864 и 1865 годовъ :

	1864.	1865.	1864.	1865.
			На версту пути.	
Валовой сборъ	353 052,81	357 592,17	14 122,11	14 303,68
Расходъ	234 986,43	257 195,26	9 399,45	10 287,81
Чистый доходъ	118 066,38	100 396,91	4 722,66	4 015,87
Отношеніе чистаго дохода къ вало- вому сбору	0 34	0,28		

Счетъ Эксплоатаціи.

ПРИХОДЪ.	Руб.	Руб.
1. Отъ перевозки пассажировъ	324 002,49	328 167,26
2. » товаровъ и грузовъ	14 219,95	15 699,70

	Руб.	Руб.
3. Отъ перевозки почты	623,00	654,95
4. Отъ отдачи въ наемъ буфетовъ	4 183,50	4 063,00
5. Отъ сбора телеграфа	130,30	293,62
6. По счету процентовъ	3 489,13	2 940,78
7. Разнаго сбора	6 404,44	5 772,86
	<hr/>	<hr/>
	353 052,81	357 592,17

РАСХОДЪ.

I. Общие расходы по Управленію.

1. Поземельная плата	884,72	1 477,49
2. Уплата % по займамъ	18 034,13	46 374,44
3. По управленію:		
Жалованье служащимъ и вознагражде-		
ніе директоровъ	21 497,98	20 180,79
Канцелярскіе расходы	764,41	665,78
Полицейскіе расходы	1 628,58	1 513,58
Пенсіи и пособія	5 659,67	3 394,06
Заготовленіе билетовъ	1 572,96	1 453,88
Наемъ квартиръ	400,00	380,00
Ремонтъ инвентаря	1,60	17,42
4. Разные расходы:		
Увеселенія (музыка, фейерверки и пр.)	33 965,92	34 668,69
Объявленія, афиши и проч.	4 654,79	4 529,83
Разные расходы	2 176,04	1 500,67
	<hr/>	<hr/>
	91 240,80	116 156,11

II. Ремонтъ дороги и строеній.

1. Надзоръ за дорогою:		
Жалованье служащимъ	14 456,39	14 163,30
Освѣщеніе дороги	482,82	557,04
Ремонтъ инвентаря	89,00	58,00
2. Ремонтъ пути и принадлежностей:		
Содержаніе рабочихъ	3 785,66	4 101,28

	1864	1865
Ремонтъ землянаго полотна . . .	227,05	336,65
» мостовъ и трубъ . . .	933,41	847,76
» переѣздовъ . . .	97,62	182,26
» верхняго строенія . . .	6 533,84	7 896,36
Очистка отъ снѣга . . .	554,80	240,72
Поворотные круги, стрѣлки и кресто- вины . . .	1 231,39	2 256,63
Ремонтъ инвентаря . . .	156,93	139,47

3. Содержаніе телеграфа:

Жалованье служащимъ . . .	1 718,00	1 753,00
Ремонтъ приборовъ . . .	136,06	260,94
» столбовъ и проводовъ . .	473,71	—
» оптического телеграфа . .	10,00	8,00

4. Ремонтъ строеній:

С. Петербургской станціи . . .	1 138,25	977,43
Станціи у Московскаго шоссе . .	79,50	66,00
Царскосельской станціи . . .	10 338,09	527,74
Павловской станціи . . .	3 533,62	2 902,55
Мастерскихъ . . .	116,00	191,35
У Обводнаго канала . . .	11,90	280,58
Казармъ и будокъ . . .	263,44	277,43
12 домиковъ въ Павловскомъ паркѣ .	1 032,18	546,95

5. Содержаніе строеній:

Страхование отъ огня . . .	5 973,41	5 430,99
Отопленіе . . .	6 947,84	7 191,26
Освѣщеніе . . .	2 543,60	2 450,98
Газовое освѣщеніе въ Павловскѣ . .	4 944,66	5 391,40
Ремонтъ инвентаря . . .	552,46	601,42
	<hr/> 68 361,63	<hr/> 59 637,49

*III. Ремонтъ и содержаніе подвижнаго
состава.*

	1864.	1865.
1. Управление паровозами:		
Жалованье машинистамъ и кочегарамъ	7 691,82	7 508,94
Преміи	1 163,95	1 368,43
2. Ремонтъ паровозовъ и ихъ содержаніе:		
Собственно ремонтъ	17 354,15	18 304,48
Смазка и чистка паровозовъ	3 919,53	5 100,00
Отопленіе паровозовъ	8 353,13	9 409,62
Освѣщеніе »	61,30	79,60
3. Ремонтъ вагоновъ и ихъ содержаніе:		
Собственно ремонтъ	14 746,78	17 076,12
Смазка и чистка	2 116,51	2 213,17
Освѣщеніе вагоновъ	408,05	617,37
	<hr/>	<hr/>
	55 815,22	61 677,73

IV. Расходы собственно по движенію.

Жалованье служащимъ	18 625,78	18 504,86
Обмундировка кондукторовъ	925,00	1 218,67
Ремонтъ инвентаря	18,00	—
	<hr/>	<hr/>
	19 568,78	19 723,53
И того	234 986,38	257 195,26

Распределение чистаго дохода.

Дивидендъ по 17 500 акціямъ	78 750,00	70 000,00
	(по 4 руб. 40 к.)	(по 4 руб.)
что составляетъ на акцію	7,5%	6,67%
Въ оборотный капиталъ	8 750,00	—
Въ запасный капиталъ	11 806,63	—
На уменьшеніе цѣнности	18 759,75	30 396,91
	<hr/>	<hr/>
	118 066,38	100 396,91

Ремонтныя работы по содержанію въ исправности пути и зданій дороги въ 1865 году состояли въ слѣдующемъ:

1. Ремонтъ землянаго полотна и канавъ	4 437,93
2. Очистка дороги и станцій отъ снѣга	240,72
3. Ремонтъ мостовъ и трубъ	847,76
4. Ремонтъ переѣздовъ въ уровнѣ пути	182,26
5. Ремонтъ верхняго строенія дороги	7 896,36
6. Ремонтъ поворотныхъ круговъ, стрѣлокъ и крестовинъ	2 256,63
7. Ремонтъ станціонныхъ зданій и мастерскихъ	4 945,65
8. Ремонтъ жилыхъ и караульныхъ домовъ	824,38
9. Ремонтъ и содержаніе телеграфа	2 021,94
10. Ремонтъ и возобновленіе инструментовъ	197,87
11. Содержаніе движимаго имущества на станціяхъ . . .	601,42
12. Отопленіе зданій	7 191,26
13. Освѣщеніе зданій	8 842,38
14. Освѣщеніе сигналовъ на дорогѣ	557,04
15. Расходы по надзору за дорогою	14 163,30
<hr/>	
И того	55 206,90

Произведены слѣдующія работы по **дополненію устройствъ на дорогѣ**, на счетъ строительнаго капитала:

1. Построена новая крытая деревянная галерея на каменныхъ стульяхъ въ г. Павловскѣ, длиною 154 сажени	11 617,04
2. Устроено газовое освѣщеніе новой галереи въ Павловскѣ, дороги къ чугуннымъ воротамъ и пр.	1 414,73
<hr/>	
И того	13 031,77

Для удобства пассажировъ, приѣзжающихъ въ большомъ числѣ въ г. Павловскѣ, устроена новая, болѣе обширная, крытая галерея, съ особою платформою и запаснымъ путемъ для грузки товаровъ; увеличена шоссейная площадь для экипажей, и устроено газовое освѣщеніе новой галереи и дороги, ведущей отъ г. Павловска къ вокзалу.

ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНІЕ

31 Декабря 1865 г.

АКТИВЪ.

	Рублей.
По счету дороги и строеній	1 199 604,87
По счету паровозовъ	99 630,00
По счету вагоновъ	144 125,00
По счету ремонта подвижнаго состава	70 607,13
По счету ремонта строеній дороги	31 479,66
По счету ремонта электро-магнитн. телеграфа	2 627,24
По счету движимаго имущества	32 310,72
По счету топлива	6 254,12
По счету разныхъ дебиторовъ	20 809,69
По счету Государственнаго Банка по залогамъ	153 000,00
По счету Городской Думы:	
Удержанныхъ С. Петербургскимъ Городскимъ Кре- дитнымъ Обществомъ	5 800,00
По счету залога въ Павловскомъ Городовомъ Пра- вленіи 6 ⁰ / ₀ билетовъ	4 500,00
По счету кассы наличныхъ денегъ	4 705,44
По счету процентныхъ бумагъ:	
Процентныхъ бумагъ въ кассѣ	37 700,00
Наросшихъ процентовъ на оныя	1 156,67
По счету билетовъ 5 ⁰ / ₀ займа съ выигрышемъ 1864 г.	
Билетовъ въ кассѣ	10 000,00
Процентовъ по 400 билетамъ	2 000,00
	<hr/>
	1 825 710,53

ПАССИВЪ.

По счету капитала (17 500 акцій по 60 руб.)	1 050 000,00
По счету займовъ отъ Правительства	440 349,96
По счету невытребованныхъ дивидендовъ	8 312,00

	Рублей.
По счету дивиденда за 2 половину 1865 года, по 2 р. на акцію	35 000,00
По счету Государственного Банка по ссудамъ: Подъ залогъ процентныхъ бумагъ	120 815,00
По счету С. Петербургскаго Городскаго Кредитнаго Общества: Слѣдующихъ въ возвратъ за уплаченными 6 820 р. 90 коп.	153 179,10
По счету кредиторовъ разныхъ	15 614,61
По счету залоговъ служащихъ	2 439,86
	<hr/> 1 825 710,53

Несчастный случай съ людьми былъ 1: раненъ служащій на дорогѣ.

Сходовъ съ рельсовъ былъ 1: порожняго паровоза.

Столкновеній поѣздовъ и пожарныхъ случаевъ не было.

IX.

ПЕТЕРГОФСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

50,9 верстъ.

Правленіе. Директоры: Баронъ К. К. Феллейзенъ; А. Х. фонъ-Таль.

Управленіе дорогою. Управляющій: В. А. Бурда. Инженеръ дороги: Г. И. Розмитальскій. Главный механикъ: Ш. Батайлъ.

Перевозочныя средства Петергофской желѣзной дороги въ 1865 году состояли въ подвижномъ составѣ:

Паровозовъ	8
Вагоновъ пассажирскихъ . . .	175
товарныхъ	46
Число мѣстъ въ сложности въ вагонахъ пассажирскихъ . . .	6 020

Число пудовъ, поднимаемыхъ въ сложности вагонами:

багажными	19 500 пуд.
товарными	16 200 »

Въ теченіи 1865 года отправлено 5 515 **поѣздовъ** съ каждаго конца дороги, а именно:

Императорскихъ	132
Пассажирскихъ	4 305
Товарныхъ	841
Войсковыхъ	115
Экстренныхъ	122
	<hr/> 5 515

Пройдено верстъ:

	1864.	1865.
а) Паровозами съ грузомъ	148 820	174 305
порожними	8 736	16 526
отдѣльными	1 818	1 258
б) Вагонами пассажирскими съ грузомъ	1 056 283	1 266 589
порожними.	42 707	34 662
товарными съ грузомъ.	136 332	348 407
порожними.	45 684	81 207

Изъ 100 верстъ общаго пробѣга вагоновъ грузныхъ и порожнихъ было:

пассажирскихъ грузныхъ . .	96	97
порожнихъ .	<u>4</u>	<u>3</u>
	100	100
товарныхъ нагруженныхъ . .	75	81
порожнихъ . .	<u>25</u>	<u>19</u>
	100	100

На версту пробѣга паровоза съ поѣздомъ израсходовано:

	1864	1865
Вообще на движущую силу и ремонтъ подвижнаго состава	44,11	45,78
Въ томъ числѣ:		
Ремонтъ паровозовъ и тендеровъ	7,05	6,63
Чистка и смазка паровозовъ и тендеровъ	3,67	3,97
Ремонтъ вагоновъ	7,27	8,89
Чистка и смазка вагоновъ	1,08	1,70
Топливо для паровозовъ и преміи машинистамъ	11,22	12,22
Освѣщеніе паровозовъ и вагоновъ	0,27	0,41
Содержаніе и обмундированіе машинистовъ, помощниковъ ихъ и кочегаровъ	7,26	7,11
Снабженіе паровозовъ водою, содержаніе инструментовъ, отопленіе мастерскихъ и прочіе расходы	6,29	4,85
	44,11	45,78
Израсходовано: дровъ куб. саж., всего	970	1 406
на версту пробѣга	0,006518	0,008066
на смазку масла, пуд.	417,875	500,75
сала, пуд.	225,25	388,75

Количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ

было слѣдующее:

	1864.	1865.
Пассажировъ: I класса	55 412	59 873
II »	167 269	179 709
III »	571 750	613 678
	794 431	853 260
бесплатныхъ	16 013	—
Войскъ	129 714	27 543
Арестантовъ	2 362	2 685

	1864	1865
Багажа, пудовъ	1 137 182	886 712
Воинскихъ грузовъ, пудовъ	249 278	18 077
Товаровъ и грузовъ разнаго рода, пуд.	483 432	984 764
Матеріаловъ дороги, пудовъ	1 090 873	1 549 648
Экипажей, штукъ	181	607
Животныхъ, штукъ	2 093	3 746

Въ общей сложности, совершено въ движеніи:

Пассажирами, войскомъ и арестантами

пассажироверсть	22 294 698	21 668 825
---------------------------	------------	------------

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу, пудоверсть	—	63 961 198
-------------------------------	---	------------

по-штучно, предметоверсть	—	110 784
-------------------------------------	---	---------

Пассажирское движеніе распредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

Отправлено:

изъ С. Петербурга	411 867	385 915
» Лигова	47 067	51 161
» Сергіевской станціи	48 485	50 528
» Стрѣльны	59 963	64 771
» Новаго Петергофа	178 461	85 059
» Стараго Петергофа	—	51 708
» Ораніенбаума	75 980	90 286
» Краснаго Села	120 694	95 060
	<hr/> 942 517	<hr/> 874 488

Прибыло:

въ С. Петербургъ	439 583	388 713
» Лигово	51 945	56 133
» Сергіевскую станцію	44 478	46 749
» Стрѣльну	58 187	63 144
» Новый Петергофъ	178 882	82 903
» Старый Петергофъ	—	51 231
» Ораніенбаумъ	53 418	89 287
» Красное Село	116 024	96 328
	<hr/> 942 517	<hr/> 874 488

Изъ 100 проѣхавшихъ пассажировъ было:

I класса	6	7		
II »	19	20		
III »	75	73		
	— 100	— 100		

На 100 р. выручки за перевозку пассажи-

ровъ причитается: на I классъ руб.	15,37	14,67		
II » »	37,77	29,95		
III » »	52,86	55,38		
	— 100	— 100		

Среднее число верстъ проѣзда пас-

сажира	23,6	24,8		
что составляетъ отъ всего протя-				
женія линіи	46,3 %	48,7 %		

Средній пробѣгъ 1 пуда багажа	21,7 43%	{	24,5 в. 48%	
грузовъ.			17 в. 33%	

Наибольшій сборъ въ 1865 году за пассажировъ .

былъ	въ Іюль	58 795,60 руб.	
за грузы	въ Іюнѣ	3 317,35 »	

Наименьшій сборъ за пассажировъ .	въ Февралѣ	9 975,18 »	
за грузы	въ Январѣ	310,53 »	

Главный предметъ товарной перевозки состоялъ въ доставкѣ въ Красное Село провіанта.

Выводы службы движенія до 1864 года были слѣдующіе:

	Валовой сборъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.	Отношеніе чи- стаго дохода къ валовому сбору.
1857/8	239 418,02	161 402,69	78 015,33	0,33
1859	216 083,22	139 175,33	76 967,89	0,36
1860	249 361,87	166 309,34	83 052,53	0,33
1861	240 952,71	163 585,18	77 367,53	0,32
1862	237 619,53	177 440,12	60 179,41	0,25
1863	216 741,36	167 503,64	49 237,72	0,23

Выводы службы въ 1864 и 1865 годахъ:

	1864.		1865.	
	Всего	На версту дороги.	Всего	На версту дороги.
Валовой сборъ . . .	336 711,33	6 615,15	361 657,58	7 105,26
Расходъ	223 646,76	4 393,84	270 855,34	5 321,32
Чистый доходъ . . .	113 064,57	2 221,31	90 802,24	1 783,94
Отношеніе чистаго до- хода къ валовому сбору	0,34		0,25	

Счетъ Эксплоатаціи.

ПРИХОДЪ.

	1864.	1865.
1. Отъ перевозки пассажировъ	329 332,48	347 221,67
2. Отъ перевозки товаровъ	2 169,50	10 228,11
3. Штрафныхъ за задержку вагоновъ .	24,98	—
4. По оброчнымъ статьямъ	1 853,00	2 227,02
5. Проценты на государственные билеты	3 331,37	1 980,78
	336 711,33	361 657,58

РАСХОДЪ.

1. Содержаніе высшаго управленія . .	9 059,00	9 066,50
2. » мѣстнаго управленія	14 834,84	16 215,99
3. Ремонтъ пути и зданій	86 847,79	114 940,92
4. Ремонтъ Красносельскаго и Сергіев- скаго шоссе	—	902,78
5. Отопленіе и освѣщеніе станцій . .	13 333,27	13 894,80
6. Газовое освѣщеніе	5 113,03	6 990,90
7. Содержаніе подвижнаго состава . .	28 231,94	33 128,75
8. Топливо для паровозовъ и водокачалень	17 370,30	21 198,18
9. Ремонтъ на пути, чистка и смазка па- ровозовъ	5 462,68	6 924,44
10. Ремонтъ вагоновъ	1 601,40	2 965,63

	1864.	1865.
11. Содержаніе машинистовъ и кондукто- ровъ	20 969,83	19 047,52
12. Содержаніе кассировъ и билеты . .	5 111,27	6 101,49
13. Освѣщеніе поѣздовъ	404,62	710,09
14. Застрахованіе	1 346,92	1 651,61
15. Обмундированіе служащихъ, награды, пособія и пр.	8 525,83	15 068,36
16. Мелкіе расходы	5 434,04	2 046,36
	<hr/> 223 646,76	270 855,34

Въ 1865 году по ремонту и содержанію дороги на счетъ доходовъ движенія, произведены слѣдующія работы :

	Руб.
1. Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ . .	4 583,23
2. Ремонтъ мостовъ и переѣздовъ.	3 073,81
3. Пополненіе балластнаго слоя	4 881,55
4. Ремонтъ рельсовыхъ путей и металлическихъ къ нимъ принадлежностей	17 908,28
5. Возобновленіе поперечинъ	14 769,11
6. Возобновленіе переводовъ, стрѣлокъ, поворотныхъ круговъ и передвижныхъ платформъ, и укладка кре- стовинъ изъ литой стали	7 881,69
7. Исправленіе верстовыхъ и указательныхъ столбовъ	384,96
8. Зимній ремонтъ пути съ расчисткою снѣга на стан- ціяхъ и по линіи	1 758,15
9. Возобновленіе и исправленіе инструментовъ . . .	1 898,45
10. Ремонтъ зданій	37 288,54
11. Ремонтъ водопроводовъ и пожарныхъ водопитатель- ныхъ крановъ	924,81
12. Ремонтъ подъѣздныхъ дорогъ, дворовъ и садовъ по линіи, постройка и исправленіе заборовъ, мостовыхъ, дорогъ	902,78

	Рубли.
13. Очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и по- мойныхъ ямъ	370,00
14. Ремонтъ электромагнитнаго телеграфа	323,58
15. Жалованье инженеру, смотрителямъ, десятникамъ и караульнымъ	18 995,69
Итого	115 944,63

По довершенію желѣзной дороги произведены въ 1865 г.
слѣдующіе расходы:

На Ораніенбаумскомъ участкѣ:	Рубли.
1. Уплаты за отчужденіе земель	919,36
2. Отдѣлка и снабженіе станцій	10 557,36
3. Постройка переѣзда у д. Мартышкиной	2 148,09
4. Постройка трубъ на Сампсоньевской канавѣ	747,57
5. Довершеніе водоснабженій	5 697,20
6. Отдѣлка мѣстности въ англійскомъ паркѣ	1 750,00
7. Добавочные пути	4 067,52
На Красносельской вѣтви:	
8. Устроеніе мостовой	2 654,20
Итого	28 541,30

Пожарныхъ случаевъ на дорогѣ не было.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми не было.

**Сходовъ съ рельсовъ было 2, близъ Ораніенбаума, въ пасса-
жирскихъ поѣздахъ, шедшихъ въ Петербургъ: 1) одинъ вагонъ со-
шелъ съ рельсовъ отъ сломавшейся задней оси; 2) одинъ вагонъ, отъ
неизвѣстной причины. Несчастій при этомъ не было.**

Столкновеній поѣздовъ не было.

Х.

МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

66,4 верстъ.

Правленіе. Директоры: **О. В. Чижевъ**; **И. О. Мамонтовъ**; **П. И. Кондратьевъ**.

Управленіе дорогою. Управляющій: Инженеръ Пут. Сооб. **В. А. Шмидтъ**. Помощникъ Управляющаго: Инженеръ Пут. Сооб. **И. В. Друри**. Главный Механикъ: **Наттисенъ**.

Перевозочныя средства дороги въ 1865 году состояли изъ подвижнаго состава:

Паровозовъ	10
Вагоновъ пассажирскихъ . .	134
» товарныхъ	138

Въ пассажирскихъ вагонахъ содержалось мѣстъ 7 076.

Товарные вагоны поднимаютъ въ сложности груза:

багажные :	9 600 пуд.
товарные	82 800 »

Въ теченіи 1865 года отправлено 3 298 **поѣздовъ**, а именно:

Императорскихъ	4
Пассажирскихъ	2 012
Товарныхъ	1 263
Экстренныхъ	19
	<hr/>
	3 298

Пройдено верстъ:

1864. 1865.

а) Паровозами съ поѣздами	186 229	206 968
резервными	2 439	5 086
дежурными	72 900	73 000

	1864	1865
б) Вагонами пассажирскими, съ грузомъ . . .	874 409	894 020
багажными съ грузомъ . . .	203 660	234 862
порожними . . .	22 388	30 150
товарными съ грузомъ . . .	444 886	856 180
порожними . . .	407 654	818 488

Изъ 100 верстъ пробѣга вагоновъ грузныхъ и порожнихъ пройдено:

Багажными грузными	90	89
порожними	10	11
	——100	——100
Товарными грузными	52	51
порожними	48	49
	——100	——100

Издержано: дровъ куб. саж. 1 314,97 1 524,69

на смазку паровозовъ:

масла пуд.	180,32	199,15
сала пуд.	91,125	98,27
вагоновъ: масла пуд.	5,85	28,20
сала пуд.	85,337	76,88

На версту пробѣга паровозовъ:

Полный расходъ на движущую силу

и ремонтъ подвижнаго состава, коп. —

26,37

Употреблено дровъ . . . куб. саж. 0,00501

0,00534

или куб. фут. 1,72

1,83

	к. с.	к. ф.	к. с.	к. ф.
а именно съ пассажирскими . . .	0,00598 = 2,05	}	0,00557 = 1,91	
съ товарными			0,00746 = 2,56	
дежурными	0,00271 = 0,93		0,00306 = 1,05	
резервными	0,00455 = 1,56		0,00376 = 1,29	
на сумму коп.	6,84		6,80	
Смазки, на сумму коп.	0,494		0,493	

	1864	1865
На версту пробѣга вагона:		
Смазки, на сумму . . . коп.	0,021	0,017

Стоимость содержанія подвижнаго состава:

Паровозовъ и тендеровъ на версту,
пройденную паровозами:

чистка коп.	0,089	0,251
смазка »	0,494	0,493
ремонтъ малый . . . »	1,518	1,848
запасныя части, содержаніе мастерскихъ . . . коп.	2,366	2,727
Всего . . . »	4,46	5,32

Вагоновъ, на пройденную ими версту:

чистка коп.	0,0003	0,013
смазка »	0,021	0,043
ремонтъ малый . . . »	0,121	0,125
содержаніе лицъ . . . »	0,124	0,029
Всего . . . »	0,26	0,21

Количество перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ:

	1864.	1865.
Пассажировъ: I класса. . . 8 735	8 327	
» II класса. . . 46 584	46 084	
» III класса . . 362 507	401 720	
Всего —————	417 826	456 131
Войскъ. {	13 442	11 348
Арестантовъ }		1 338
Багажа. пуд.	57 716	66 665
Товаровъ и грузовъ разнаго рода, пуд.	4 831 772	9 444 889
Экипажей штукъ.	133	166
Животныхъ »	1 118	1 270

1864

1865

Въ общей сложности совершено въ
движеніи:

Пассажирами, войскомъ и арестанта-

ми пассажироверсть 21 745 737 23 615 832

Разнаго рода грузами, оплачиваемыми:

по вѣсу пудоверсть 260 525 724 534 185 997

по-штучно . . . предметоверсть — 70 302

Проѣхало пассажировъ въ направленіи:

Отъ Москвы до Сергіевской стан-

ціи 213 480 233 350

Отъ Сергіевской станціи къ Мо-

сквѣ 204 346 222 781

Въ томъ числѣ проѣхало:

Отъ Москвы до Сергіевской стан-

ціи 97 985 103 141

до Хотьковской . 29 487 30 330

до прочихъ станцій 36 654 45 655

————— 163 654 ————— 179 126

Отъ Сергіевской до Москвы. . 128 032 132 503

» Хотьковской 16 156 17 563

» прочихъ . 5 387 6 000

————— 149 575 ————— 156 066

Отъ Хотьковской до Сергіевской 33 553 42 119

» Москвы . 13 758 15 082

» прочихъ . 1 588 1 799

————— 53 899 ————— 59 000

Съ прочихъ станцій до Сергіевской 6 800 6 693

» Московской 38 117 48 167

» Хотьковской 2 906 3 537

» прочихъ . 2 875 3 542

————— 50 698 ————— 61 939

	1864	1865
Изъ 100 проѣхавшихъ пассажировъ, было:		
I класса	2	2
II класса	11	10
III класса	87	88
	———100	———100
На 100 рублей выручки за перевозку пасса- жировъ, причитается: на I классъ руб.	6	4,55
» II классъ	18	17,52
» III классъ	76	77,93
	———100	———100
Среднее число верстъ проѣзда пассажира	49,8	50 в.
или отъ всего протяженія дороги	75 ⁰ / ₁₀₀	76 ⁰ / ₁₀₀
Средній пробѣгъ грузовъ: багажа	61 в. 93 ⁰ / ₁₀₀	59 в. 90 ⁰ / ₁₀₀
разныхъ грузовъ	53 80 ⁰ / ₁₀₀	56 в. 84 ⁰ / ₁₀₀

Главнѣйшіе предметы товарной перевозки въ 1865 г.
состояли изъ грузовъ, оплачиваемыхъ по-вагонно; изъ нихъ важнѣйшіе:

Дрова всѣхъ родовъ	6 996 000 пуд.
Лѣсной матеріалъ	727 809 »
Камень	519 600 »
Торфъ	357 600 »
Кирпичъ	150 000 »
Еловые пни	114 600 »
Древесный уголь	5 400 »
	———
	8 871 000 пуд.

Изъ остальнаго количества 552 361 пуд., оплачиваемаго по-пудно,
важнѣйшіе предметы перевозки были:

Мануфактурные товары	13 054 пуд.
Бумажный товаръ	10 619 »

По пассажирскому движенію въ 1865 году былъ сборъ:

наибольшій въ Августѣ мѣсяцѣ	40 456,64
наименьшій въ Январѣ	16 456,30
По товарному, наибольшій въ Декабрѣ	26 621,95
наименьшій въ Апрѣлѣ	4 753,31

Выводы службы дороги съ открытія движенія по 1864 годъ были слѣдующіе:

Годы.	Валовой сборъ. Рубли.	Расходъ. Рубли.	Чистый доходъ. Рубли.	Отношеніе чи- стаго дохода къ валовому сбору.
1862 г. съ 18 Августа	114 095,67	72 992,37	41 103,30	—
1863 » » .	367 600,30	166 932,85	200 667,45	0,55

Или на версту дороги:

1863 г.	5 561,27	2 525,46	3 035,81	—
-----------------	----------	----------	----------	---

Выводы службы въ 1864 и 1865 годахъ:

	1864.		1865.	
	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.
Валовой сборъ	392 255,86	5 934,28	494 374,10	7 479,18
Расходъ	154 507,68	2 337,48	167 153,35	2 528,79
Чистый доходъ	237 748,18	3 596,80	327 220,54	4 950,29
Отношеніе чистаго дохода къ вало- вому сбору	0,61		0,66	

Счетъ Эксплоатаціи:

А. ПРИХОДЪ.

1. Отъ пассажирскихъ поѣздовъ:		1864.	1865.
а) За перевозку пассажировъ		282 483,79	298 007,29
б) » военскихъ чиновъ и аре- стантовъ		2 723,99	2 540,05
в) За перевозку багажа		6 867,25	7 650,38
г) » собакъ		208,09	262,87
д) » товаровъ		1 588,49	1 940,64
е) За экстренные поѣзды		401,50	516,50
		294 273,11	310 917,73
2. Отъ товарныхъ поѣздовъ.			
а) За перевозку грузовъ		86 952,53	165 438,34
б) » экипажей		583,81	700,65
в) » животныхъ		151,35	162,83
		87 687,69	166 301,82

3. Отъ разныхъ статей.		1864	1864
а) За храненіе, страхованіе, нагрузку и выгрузку кладей		2 075,35	3 807,02
б) За арендованіе земли		2 719,94	2 952,56
в) За арендованіе буфетовъ		3 500,00	4 163,78
г) Разныя выручки		1 999,77	6 231,19
		10 295,06	17 154,55
И того		392 255,86	494 374,10

Б. РАСХОДЪ.

I. Содержаніе Управленія:

1. а) Содержаніе Директоровъ	7 966,51	} 15 959,66
б) Содержаніе служащихъ	7 895,00	
2. Канцелярскія принадлежности, почтовые расходы, печатаніе бланковъ, биле- товъ и проч.	4 000,14	3 837,60
3. Наемъ помѣщеній	520,46	—
	20 382,11	19 797,26

II. Содержаніе Полицейскаго Упра- вленія и Правительственнаго Инспектора телеграфа	1 030,39	5 178,08
--	----------	----------

III. Общіе расходы:

1. Судебныя издержки, пособіе служащимъ и разные расходы	—	1 475,05
2. Врачебная часть	—	475,96
3. Содержаніе сторожеваго пикета	—	466,90
4. Страхование	1 744,87	1 734,49
5. Аренда дома для служащихъ	1 000,00	—
6. Обмундированіе	1 383,05	1 106,70
7. Непредвидимые расходы	650,36	629,13
	4 788,28	5 888,23

IV. Управление дорожною:		1864	1865
1. Общее Управление		6 690,00	8 046,67
2. Дорожный составъ		15 199,67	14 230,78
3. Станціонный составъ		17 237,40	17 938,48
4. Подвижной составъ		16 902,47	17 300,66
5. Механическій составъ		7 294,63	21 151,17*)
6. Телеграфный составъ		3 230,79	3 348,33
7. Магазинъ		717,33	—
		67 272,29	82 016,09
V. Ремонтъ:			
а) Ремонтъ пути.			
1. Лѣтній ремонтъ пути	5 099,69	}	8 651,53
2. Зимній ремонтъ пути	3 517,34		
3. Матеріалы для ремонта пути. . . .	2 682,43		
4. Ремонтъ и возобновленіе инстру- ментовъ	387,98		534,89
5. Еловыя защиты	711,02		529,54
6. Очистка канавъ	355,47	}	549,89
7. Ремонтъ откосовъ, выемокъ и на- сыпей	1 360,51		
б) Ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ и пово- ротныхъ круговъ	733,33		932,59
в) Ремонтъ зданій.			
1. Ремонтъ всѣхъ зданій	5 022,49	}	6 647,89
2. Содержаніе зданій въ чистотѣ . . .	1 191,78		
3. Содержаніе часовъ	200,00		200,00
4. Ремонтъ мостовъ и трубъ	630,02	}	707,45
5. Ремонтъ переѣздовъ	2,09		
г) Починка мостовыхъ	307,81		70,65
д) Наемъ платформъ	—		2 040,00

*) Въ этой суммѣ заключается ремонтъ подвижнаго состава, чистка, смазка и содержаніе мастерской.

	1864	1865
е) Ремонтъ водоподъемныхъ машинъ и водопитательныхъ снарядовъ	158,39	321,33
ж) Вознагражденіе за порчу товаровъ	—	202,50
з) Ремонтъ подвижнаго состава, чистка, смазка и содержаніе мастерской	9 605,96	—
	<u>31 966,31</u>	<u>21 388,26</u>

VI. Отопленіе:

1. Отопленіе паровозовъ	17 758,36	19 402,42
2. Отопленіе зданій	8 631,49	9 222,61
	<u>26 389,85</u>	<u>28 625,03</u>

VII. Освѣщеніе 2 277,50 3 083,49

VIII. Содержаніе телеграфа 294,10 333,51

IX. Содержаніе магазина 116,84 843,38

И того . . . 154 507,67 167 153,34

В. РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ЧИСТАГО ДОХОДА.

	1864	1865
Изъ чистаго дохода	237 748,18	327 220,75

отчислено :

а) На проценты и погашеніе по займу у Правительства	42 000,00	42 000,00
б) Въ запасный капиталъ	25 000,00	25 000,00
	<u>67 000,00</u>	<u>67 000,00</u>

Суммы эти, по опредѣленію Общаго Собранія акціонеровъ и съ разрѣшенія Правительства, употреблены на уплату сверхсметныхъ работъ по сооруженію дороги.

Остается чистой прибылью	<u>170 748,18</u>	<u>260 220,75</u>
------------------------------------	-------------------	-------------------

1864

1865

Изъ нихъ :

в) 4 ⁰ /о акціонерамъ на 21 834 акціи . .	131 004,00		131 004,00
г) Процентовъ дирек- торамъ . . . 2 ⁰ /о	3 414,96	1 ¹ / ₂ ⁰ /о	3 903,30
	<hr/>	134 418,96	<hr/>
Остается .		36 329,22	134 907,30
д) Учредителямъ 6 ⁰ /о съ этого остатка .	2 179,74		7 518,78
е) Назначено въ разда- чу акціонерамъ въ до- полненіе къ 131 004 руб. 1 ⁰ /о	32 751,00	2 ² / ₃ ⁰ /о	87 336,00
	<hr/>	34 930,74	<hr/>
Затѣмъ, остатокъ въ кассѣ . . .		1 398,48	94 854,78
			30 458,67

Ремонтныя работы, производившіяся въ 1865 году, на счетъ
доходовъ отъ движенія:

	Руб.
1. Ремонтъ землянаго полотна, откосовъ и канавъ . .	518,29
2. Пополненіе балластнаго слоя	458,71
3. Ремонтъ рельсовыхъ путей	7 906,16
4. Возобновленіе стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ кру- говъ и вѣсовыхъ помостовъ	932,59
5. Ремонтъ мостовъ и переѣздовъ	707,45
6. Зимній ремонтъ пути съ расчисткою снѣга на стан- ціяхъ	847,81
7. Возобновленіе и исправленіе инструментовъ . . .	385,96
8. Ремонтъ зданій	4 922,33
9. Ремонтъ водопроводовъ и крановъ	33,65
10. Исправленіе дорогъ, дворовъ, садовъ, заборовъ и мо- стовыхъ	197,17

11. Очистка дымовыхъ трубъ, помойныхъ ямъ, чистка половъ	Руб. 1 122,46
12. Присмотръ за работами и содержаніе служащихъ .	7 073,83
На сумму . .	25 106,41

Работы по дополненію дороги на счетъ строительнаго капитала производились въ 1865 году слѣдующія: Руб.

1. Отчужденіе земель	4 840,19
2. Достройка станціонныхъ зданій:	
на Московской станціи	1 990,45
» Мытищинской	236,45
» Пушкинской	283,81
» Талицкой	41,80
» Хотьковской	41,80
» Сергіевской	473,44
	3 067,75
3. Достройка мастерскихъ Московской станціи . . .	248,88
4. Достройка вагоннаго сарая Московской станціи . .	248,56
5. Осушка и мощеніе станціонныхъ дворовъ . . .	1 969,27
6. Кладка товарныхъ и разъѣздныхъ путей	2 991,98
7. Довершеніе водоснабженій	177,19
8. Постройка вѣсовыхъ помостовъ	3 508,68
9. Дополненіе подвижнаго состава: покупка 30 платформъ и 1 товарнаго вагона, постройка 21 платформы . .	36 035,09
10. Производство изысканій до г. Ярославля	20 186,75
11. Разные расходы	4 212,67
Итого . .	77 487,01

Ф И Н А Н С О В О Е С О С Т О Я Н І Е

Къ 1 Января 1866 года.

По эксплуатаціи:

АКТИВЪ (имѣетъ).

	Руб.
Касса, въ наличности	264 426,75
Проценты по обороту капитала 1865 года	982,17

	Руб.
За перевозку войскъ и арестантовъ	2 549,54
Дебиторы и кредиторы	3 853,08
Лѣсопромышленники	22 717,77
Дрова	4 481,06
Магазинъ по подвижному составу	27 568,30
Магазинъ канцелярскихъ припасовъ и заготовки билетовъ и бланковъ	3 216,95
Заготовка акцій	1 621,50
Обмундированіе служащихъ	604,45
Движимость	5 391,46
Матеріалы для ремонта пути	202,09
Инструменты	650,38
Запасныя вещи для вагоновъ	395,00
Лекарства	153,16
Заемъ по акціямъ	113 430,00
Балансъ	452 243,66

ПАССИВЪ (должно).

Остатокъ отъ чистаго дохода за 1863 г. 98,76 руб., а за вычетомъ 62,91 въ награду служащимъ	35,85
Чистый доходъ за 1865 годъ	260 220,75
Не получившіе процентовъ по акціямъ	3 616,91
Не получившіе дивиденда за 1863 годъ	3 512,00
Не получившіе дивиденда за 1864 годъ	23 490,00
Остатокъ отъ постройки дороги	8 644,35
Платежи 1865 года	1 711,79
Залоги по акціямъ	113 430,00
Залоги контрагентовъ	1 679,00
Лѣсопромышленники	2 256,09
Дебиторы и кредиторы	767,45
Проценты по обороту капитала 1866 г.	1 195,03
Залоги лѣсопромышленниковъ	31 684,44
Балансъ	452 243,66

Движеніе въ 1865 году значительно возросло сравнительно съ 1864 годомъ, и главное увеличеніе состояло въ перевозкѣ дровъ. Количество перевезенныхъ товаровъ увеличилось на 95%, а пассажировъ на 9,17 %. Валовой доходъ усилился на 26 %. Увеличеніе валоваго дохода составилось изъ увеличенія дохода:

отъ перевозки пассажировъ	15,38%
грузовъ, оплачиваемыхъ по пудно .	4,43
по вагонно .	72,43
отъ прочихъ доходовъ	7,76
	<hr/>
	100,00

Отсюда видно, что развитіе движенія по Московско-Сергіевскому участку Ярославской желѣзной дороги, слѣдуетъ наиболѣе ожидать отъ усиленія товарной перевозки, преимущественно дровъ и лѣснаго матеріала, перевозимыхъ по вагонно.

Наблюденіе надъ выводами пассажирскаго движенія за нѣсколько послѣднихъ лѣтъ показываетъ, что, при возрастаніи общаго числа проѣхавшихъ пассажировъ, усиливается процентное отношеніе пассажировъ III класса и уменьшается I и II класса; съ другой стороны ощутительно возрастаетъ процентное отношеніе пассажировъ промежуточныхъ станцій, и убываетъ на конечныхъ. Вслѣдствіе этого, при увеличеніи валоваго дохода, уменьшается средній проѣздъ пассажира и средняя выручка. Товарное же движеніе, наоборотъ, въ 1865 году возрасло болѣе между конечными станціями, нежели промежуточными.

Для содѣйствія развивающемуся промежуточному пассажирскому движенію и товарному, приняты Правленіемъ слѣдующія **мѣры**: разрѣшена постройка пассажирскихъ платформъ на промежуточныхъ станціяхъ; устроено 336¹/₂ пог. саж. товарныхъ путей на станціяхъ; приобретены 30 дровяныхъ платформъ и 1 товарный вагонъ, построены въ собственныхъ мастерскихъ 24 дровяныя платформы; построены на оконечныхъ станціяхъ вѣсовыя помосты; понижена тарифная плата на древесный уголь.

Въ 1865 году произведены изысканія для продолженія дороги до г. Ярославля.

Пожарныхъ случаевъ на дорогѣ и въ сооруженіяхъ не было.

Несчастныхъ случаевъ съ людьми было 3, а именно:

	Убито.	Ранено.	Всего.
Служащихъ на дорогѣ. .	1	—	1
Постороннихъ лицъ . .	2	—	2
	3	—	3

Сходовъ съ рельсовъ и столкновений поѣздовъ не было.



АЛЕКСАНДРОВСКІЙ ГЛАВНЫЙ МЕХАНИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ.

На содержаніе состоящихъ въ вѣденіи Министерства зданій Александровскаго завода, поступило на приходъ въ 1865 г.

Оброчныхъ статей 1 118 р.

Употреблено въ 1865 году:

На содержаніе личнаго состава Полицейскаго управ-
ленія 3 410,74

На ремонтъ зданій 5 078,56

На отопленіе и освѣщеніе 3 102,96

Канцелярскіе расходы, содержаніе лазарета и школы,
пожарныхъ инструментовъ, лошадей и другіе рас-
ходы 8 446,38

И того 20 038,64

Мастеровые Александровскаго Главнаго Механическаго завода, возымѣвъ въ 1824 году желаніе соорудить при заводѣ на посиль-
ныя свои приношенія церковь во имя Св. Архистратига Михаила,
ежегодно жертвовали на этотъ предметъ часть получаемого ими со-
держанія. Къ 1858 году составилъ этими приношеніями капиталъ
44 024 рубля. Въ 1848 году былъ составленъ проектъ церкви на
500 человѣкъ, но, по значительности требовавшейся на исполненіе
онаго суммы, оставленъ безъ исполненія. Въ 1858 году составленъ
архитекторомъ Дютелемъ новый проектъ каменной церкви на 800
человѣкъ, въ общемъ очертаніи, и по всеподданнѣйшему докладу
Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Высочайше утвержденъ
21 Августа 1858 года. Составленіе по оному подробнаго проекта и
смѣты поручено было состоящему въ Департаментѣ Желѣзныхъ До-
рогъ Художнику Б. О. Лорбергу; при этомъ оказалось возможнымъ
и полезнымъ сдѣлать въ проектѣ разныя перемѣны и присоединить къ

зданію неполагавшуюся прежде колокольню. Вновь составленный окончательный проект удостоился Высочайшаго утвержденія 15 Іюля 1859 года. Производство работъ возложено на художника Архитектуры, нынѣ Архитектора **Б. О. Лорберга**, подъ управленіемъ бывшаго Вице-Директора Департамента Желѣзныхъ Дорогъ Инженеръ-Полковника **Н. И. Липина**. Къ работамъ приступлено 7 Іюня 1860 года. Закладка церкви происходила 11 Сентября 1860 года. Оконченная церковь освящена 23 Сентября 1862 года С. Петербургскимъ и Новгородскимъ Митрополитомъ Исидоромъ во имя Св. Архистратига Михаила.

Церковь устроена на 1 000 человѣкъ. Алтарь съ однимъ престоломъ. Внутренняя высота отъ чистаго пола до ключа купола главы 10,5 саж. Высота колокольни отъ верха фундамента до подножія креста 16,33 саж. Длина зданія между наружными гранями стѣнъ 16,7 саж.; ширина церкви 10,3 саж.; ширина трапезы 5,75 саж. Иконостасъ въ 2 ряда иконъ. Отопленіе производится духовыми печами системы отставнаго Инженера А. П. Быкова, устроенными самимъ изобрѣтателемъ; на 760 куб. саж. нагрѣваемого пространства расходуется на отопленіе церкви около 100 однополѣнныхъ 8 вершковыхъ дровъ въ годъ, при поддержаніи въ пустой церкви температуры $+12^{\circ}$ Реом.

Денежныя средства на сооруженіе церкви состояли въ слѣдующемъ:

	Руб.
а) Капиталъ пожертвованій мастеровыхъ завода, съ процентами, съ 1824 по 1862 годъ	48 797,65
б) Съ Высочайшаго разрѣшенія отчислено изъ суммъ сборовъ Николаевской желѣзной дороги	31 400,00
в) Отчислено изъ суммы, назначенной на содержаніе завода	1 654,03
г) Пожертвовано частными лицами	5 150,00
д) Кружечный сборъ	608,87
е) Изъ церковныхъ доходовъ послѣ освященія храма	2 002,90
Итого	89 613,45

Употреблено на сооруженіе:

1. Собственно храма:	Руб.
а) Зданіе вчернѣ	55 977,11
б) Духовое отопленіе	3 532,00
в) Просушка зданія	1 365,30
г) Амвонъ и ступени предъ алтаремъ.	526,00
д) Столярная и рѣзная работа съ позолотою ико- ностаса и кивотовъ	3 497,00
д) Живопись иконъ и стѣнная	3 645,00
е) Чугунная рѣшетка предъ алтаремъ	250,00
ж) Окраска и позолота главъ	2 796,50
з) Церковная утварь и разныя церковныя принадле- жности	2 128,19
и) Ризница	1 259,35
і) Колокола, и поднятіе ихъ на мѣсто	2 099,88
к) Расходы по управленію работами	2 371,03
л) Расходы по закладкѣ и по освященію церкви	492,15
	<hr/>
	79 939,51
2. Постройка церковнаго для причта дома	6 375,94
3. Ограда и мостики чрезъ канаву	2 428,00
4. Осушеніе мѣстности около церкви	870,00
	<hr/>
Всего	89 613,45

Церковнаго дохода въ 1865 году состояло:

Остатка отъ 1864 года не было.

Поступило въ 1865 году сбора свѣчнаго	2 493,05	
кружечнаго	845,69	
	<hr/>	3 338,74

Израсходовано:

На покупку свѣчъ, деревяннаго масла, краснаго вина, и проч.	2 127,94	
На дрова	161,50	
На ремонтъ церкви, постройку тамбуровъ и устроеніе рѣшетокъ у оконъ	787,36	
	<hr/>	3 076,80

Остатокъ къ 1 Января 1866 года	261,94
--	--------



ОБЩЕ ВЫВОДЫ И СБЛИЖЕНІЯ.

Въ 1865 году находилось въ предѣлахъ Имперіи 10 дорогъ, **открытыхъ для движенія**, въ сложности 2 901,4 верстъ; въ томъ числѣ:

2 правительственныя, въ сложности протяженіемъ	670 вер.
5 частныхъ гарантированныхъ Правительствомъ .	2 089,4 »
3 частныхъ, не гарантированныхъ	142 »
	<hr/> 2 901,4 в.

Въ числѣ послѣднихъ, по вѣтви Петергофской дороги къ Красному Селу гарантированъ валовой сборъ въ 30 000 руб. въ годъ, съ тѣмъ, чтобы доплата изъ казны не превышала 10 000 рублей въ годъ.

Перевозочныя средства означенной сѣти дороги состояли въ слѣдующемъ подвижномъ составѣ (таблица А):

Паровозовъ	609
Вагоновъ пассажирскихъ	1 444
Вагоновъ товарныхъ . .	10 448

Число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ состояло въ	
сложности	66 231
въ арестантскихъ	1 717
Число пудовъ, поднимаемыхъ вагонами: багажными . .	354 350
товарными	5 390 358

Въ теченіи года прошло **поѣздовъ** по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ 46 697, а именно:

Императорскихъ	330
Пассажирскихъ	18 694
Товаро-пассажирскихъ	3 231
Товарныхъ, сборныхъ и съ матеріалами	23 447
Войсковыхъ	396
Экстренныхъ	599
	<hr/> 46 697

Означенный **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ** прошелъ по желѣзнымъ дорогамъ (таблица А):

Паровозы	13 810 057 вер.
Вагоны пассажирскіе.	42 218 539 »
Вагоны товарные съ грузомъ и порожніе	127 696 217 »

Въ этихъ числахъ не включенъ пробѣгъ подвижнаго состава Грушевско-Донской дороги, по которой свѣденія не доставлено.

Количество пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ по всѣмъ дорогамъ въ 1865 году было (таблица Б):

Пассажировъ: I класса	258 361
II »	846 589
III »	4 315 159
бесплатныхъ ¹⁾	12 443
II того	5 432 552
Войскъ и арестантовъ	718 427
Всего	6 150 979
Багажа, пудовъ	2 479 003
Грузовъ, оплачиваемыхъ по вѣсу:	
Воинскихъ грузовъ разнаго рода	657 143
Частныхъ грузовъ и товаровъ	122 527 028
Матеріаловъ и потребностей самыхъ дорогъ	27 492 917
Всего	150 677 088

¹⁾ Свѣденія эти доставлены не по всѣмъ дорогамъ.

Грузовъ, оплачиваемыхъ по штучно:

Орудій, фуръ, зарядныхъ ящиковъ и друг.	3 402
Экипажей разнаго рода	4 682
Животныхъ разнаго рода . . .	146 567
Подвижнаго состава другихъ дорогъ	294

Совершено въ движеніи означенными грузами:

Пассажирами, войскомъ и пр. пассажиро- верстъ	910 064 452
--	-------------

Грузами, оплачиваемыми по вѣсу:

Багажемъ, пудоверстъ	347 743 719
Разными грузами и товарами, пудо- верстъ	32 425 455 649

Грузами, оплачиваемыми по штучно:

предметовверстъ	30 184 184
---------------------------	------------

Валовой доходъ на всѣхъ 10 дорогахъ, протяженіемъ въ сложности 2 901,4 верстъ составлялъ въ 1865 году (таблица В):

Сборъ по пассажирскому движенію ¹⁾	10 356 962,27 руб.
по товарному движенію . . .	14 021 756,23 »
Разные доходы и сборы	534 148,15 »
Всего	24 912 866,65 руб.

Расходъ по содержанію и дѣйствию дорогъ составилъ въ сложности, въ 1865 году . . . 13 642 219,92 руб.

Чистый доходъ, за вычетомъ убытка по Волго-Донской дорогѣ 9 270 646,73 »

Числительность подвижнаго состава на желѣзныхъ дорогахъ, считая на 10 верстъ длины дороги, заключается въ предѣлахъ (таблица А):

¹⁾ На дорогахъ Грушевско-Донской и Волго-Донской распределение сбора между пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ сдѣлано примѣрно, по роду груза: ибо пассажиры и товары перевозились въ общихъ поѣздахъ.

	Наибольшая.	Наименьшая.	Средняя по всей сѣти.
Паровозовъ . . .	Царскосельская 3,20	Груш.-Донская 0,61	2,10

Вагоновъ:

пассажирскихъ	Петергофская . 34,38	Волго-Донская 2,06	4,98
товарныхъ . . .	Волго-Донская . 46,58	Петергофская 9,04	36,01

По количеству верстъ средняго **пробѣга**, совершеннаго въ теченіи года подвижнымъ составомъ, дороги стоятъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Паровозами:

Московско-Ярославская	28 505	Моск.-Нижегородская .	21 423
Московско-Рязанская .	28 026	Царскосельская	16 013
Николаевская	24 109	Риго-Динабургская . .	15 458
Петергофская	24 011	Волго-Донская	3 687
С. Пет.-Варшавская . .	23 836		

Вагонами пассажирскими,

со включеніемъ багажныхъ и почтовыхъ:

Николаевская	43 617	Царскосельская	14 838
С. Пет.-Варшавская . .	38 741	Московско-Ярославская	8 649
Московско-Рязанская .	36 389	Петергофская	7 436
Моск.-Нижегородская .	31 354	Волго-Донская	4 057
Риго-Динабургская . .	24 410		

Вагонами товарными:

Николаевская	18 708	Петергофская	9 339
Московско-Рязанская .	18 096	С. Пет.-Варшавская . .	7 179
Моск.-Нижегородская .	16 213	Царскосельская	6 292
Риго-Динабургская . .	12 925	Волго-Донская	3 057
Московско-Ярославская	12 135		

Въ таблицѣ А показано число пассажировъ и число пудовъ груза, перевезенныхъ каждымъ паровозомъ въ теченіи 1865 года. Изъ таблицы этой видно, что количество пассажировъ и грузовъ, приходящихся на одинъ паровозъ, безъ различія пассажирскихъ и товарныхъ, заключается въ предѣлахъ:

	Наибольшій.	Наименьшій.
Пассаж. . . Царскосельская .	113 774	Волго-Донская 1 213
Грузовъ, пуд. Груш.-Донская .	1 625 011	Царскосельская 88 212

Отдѣлить работу пассажирскихъ паровозовъ отъ товарныхъ затруднительно, такъ какъ нѣкоторые пассажирскіе поѣзды отпра-влялись съ товарными паровозами, и обратно, часть грузовъ пере-возилась въ пассажирскихъ поѣздахъ, и, наконецъ, на нѣкоторыхъ дорогахъ поѣзды отправлялись смѣшанные, и самые паровозы, вполнѣ или частію, устроены по системѣ смѣшанной, товаро-пассажирской. Потому, для болѣе правильнаго сравненія средняго количества пере-везенныхъ грузовъ каждымъ паровозомъ, слѣдуетъ привести грузы къ одной единицѣ мѣры. Если положить приблизительно средній вѣсъ пассажира въ 4 пуда, дороги займутъ въ этомъ отношеніи слѣдующій порядокъ:

	пуд.		пуд.
Грушевско-Донская.	1 724 107	Волго-Донская	473 764
Моск.-Ярославская .	1 140 111	Моск.-Нижегородская.	345 266
Петергофская . . .	882 462	Николаевская	262 791
Московско-Рязанская	659 623	Риго-Динабургская . .	234 981
Царскосельская. . .	543 167	С. Пет.-Варшавская .	155 014

Количество перевезеннаго груза составляетъ только одинъ эле-ментъ **работы** паровоза, которая вполнѣ опредѣляется пудовверстами. Потому, дѣйствительное выраженіе средней работы паровоза на каждой дорогѣ выразится количествомъ исполненныхъ имъ пудовверствъ въ те-ченіи года. Принимая средній вѣсъ пассажира въ 4 пуда и обративъ такимъ образомъ пассажировверсты въ пудовверсты, получимъ средніе выводы работы каждаго паровоза на дорогахъ:

Николаевская . . .	98 401 050	Риго-Динабургская	37 515 782
Груш.-Донская . .	82 297 094	Волго-Донская . .	34 127 005
Моск.-Рязанская .	78 988 397	С. П.-Варшавская.	33 027 880
М.-Нижегородская.	64 016 182	Петергофская . . .	19 104 866
Моск.-Ярославская	62 646 790	Царскосельская . .	11 120 015

Каждый паровозъ **выручилъ** въ 1865 году полного **валоваго дохода** на дорогахъ:

	Руб.		Руб.
Николаевской	59 862	Москов.-Нижегородской	40 417
Московско-Ярославской .	49 437	С. Петерб.-Варшавской .	28 827
Московско-Рязанской . .	46 012	Грушевско-Донской . .	26 626
Петергофской	45 207	Риго-Динабургской . . .	22 428
Царскосельской	44 699	Волго-Донской	14 881

Средняя работа пассажирскихъ вагоновъ въ теченіи 1865 года выражается слѣдующимъ числомъ исполненныхъ пассажироверствъ:

Николаевская	1 563 824	Царскосельская	330 050
С. Пет.-Варшавская . . .	801 989	Грушевско-Донская . . .	210 445
Моск.-Нижегородская . . .	613 091	Моск.-Ярославская . . .	205 355
Моск.-Рязанская	567 759	Петергофская	170 621
Риго-Динабургская	352 791	Волго-Донская	73 206

Средняя работа товарнаго вагона въ годъ, выражается слѣдующимъ числомъ пудоверствъ:

Николаевская	6 175 054	Грушевско-Донская . . .	1 952 425
Моск.-Нижегородская . . .	4 001 003	С. Пет.-Варшавская . . .	1 373 103
Моск. Ярославская	3 454 575	Волго-Донская	978 713
Моск.-Рязанская	2 930 868	Петергофская	719 170
Риго-Динабургская	2 817 784	Царскосельская	360 755

Средняя **выручка** пассажирскаго вагона, считая валовой сборъ собственно пассажирскаго движенія, составляетъ:

	Руб.		Руб.
Николаевская	13 651	Риго-Динабургская . . .	4 356
С. Петерб.-Варшавская . .	8 181	Московско-Ярославская . .	2 320
Московско-Рязанская . . .	7 952	Грушевско-Донская . . .	2 185
Моск.-Нижегородская . . .	6 875	Петергофская	1 914
Царскосельская	5 464	Волго-Донская	1 118

Средняя **выручка товарнаго вагона**, считая валовой сборъ собственно по товарному движенію, равняется:

	Руб.		Руб.
Николаевская	2 744	С. Петерб.-Варшавская .	611
Москов.-Нижегородская .	1 744	Петергофская	489
Московско-Ярославская .	1 206	Грушевско-Донская . . .	425
Риго-Динабургская . . .	1 009	Волго-Донская	373
Московско-Рязанская . .	970	Царскосельская	273

Приведенныя предъ симъ сближенія показываютъ значительность работы подвижнаго состава Николаевской дороги въ сравненіи съ прочими дорогами. Количество пудоверствъ, совершенныхъ въ 1865 году каждымъ паровозомъ, до $98\frac{1}{2}$ милліоновъ, слишкомъ вдвое превышало средній ариѳметическій выводъ по всѣмъ прочимъ дорогамъ, составляющій до 47 милліоновъ пудоверствъ; каждый паровозъ выручилъ 59 862 рубля валоваго дохода, между тѣмъ какъ средняя выручка на прочихъ дорогахъ составляетъ 35 393 рубля, а въ частности не превышаетъ 49 500 рублей. Каждый пассажирскій вагонъ Николаевской дороги выработалъ болѣе $1\frac{1}{2}$ милліона пассажироверствъ и выручилъ сбора съ пассажирскаго движенія 13 651 р., между тѣмъ какъ на прочихъ дорогахъ наибольшая работа не превысила 802 000, а средняя 370 000 пассажироверствъ; наибольшая же выручка 8 200 р., а средняя 4 500 руб. Наконецъ, каждый товарный вагонъ отработалъ болѣе 6 милл. пудоверствъ и выручилъ сбора съ товарнаго движенія 2 744 рубля, въ то время, какъ на прочихъ дорогахъ наибольшая выработка составляла 4 милл. пудоверствъ и 1 744 рубля, а средняя не превысила 2 100 000 пудоверствъ и 790 рублей. Въ 1866 г. движеніе по Николаевской дорогѣ возрасло сравнительно съ 1865 г., и подвижной ея составъ совершилъ еще большую работу. Цифры эти ясно указываютъ, съ одной стороны, на важное значеніе Николаевской дороги въ сѣти желѣзныхъ дорогъ, и на блестящую ея будущность, а съ другой на крайній недостатокъ въ подвижномъ составѣ, вслѣдствіе котораго, если не будутъ приняты неотлагательныя мѣры къ его увеличенію, она не будетъ въ состояніи удовлетворить требованіямъ быстро развивающагося торговаго движенія.

По количеству перевезенныхъ пассажировъ на версту, дороги стоятъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Царскосельская	36 407	Москов.-Нижегородская	1 695
Петергофская	17 357	Грушевско-Донская . . .	1 513
Московско-Ярославская .	7 093	Риго-Динабургская . . .	1 194
Николаевская	2 363	С. Петерб.-Варшавская .	796
Московско-Рязанская . . .	2 304	Волго-Донская	166

По количеству исполненныхъ **пассажироверствъ** на версту:

Царскосельская	752 514	С. Петерб.-Варшавская	222 774
Николаевская	645 446	Московско-Рязанская .	199 467
Петергофская	424 879	Риго-Динабургская . .	122 785
Московско-Ярославская	357 274	Грушевско-Донская . .	41 451
Моск.-Нижегородская .	278 127	Волго-Донская	9 025

По **выручкѣ** на версту съ пассажирскаго движенія:

Царскосельская	13 332	Московско-Рязанская . .	2 956
Петергофская	6 580	С. Петерб.-Варшавская .	2 903
Николаевская	5 718	Риго-Динабургская . . .	1 666
Московско-Ярославская .	4 704	Грушевско-Донская . . .	530
Москов.-Нижегородская .	3 538	Волго-Донская	230

По количеству перевезенныхъ **багажа и грузовъ** на версту дорогъ:

Московско-Ярославская	144 113	Петергофская	69 268
Грушевско-Донская . .	98 485	Волго-Донская	64 235
Московско-Рязанская .	94 901	Риго-Динабургская . .	41 301
Моск.-Нижегородская .	78 417	Царскосельская	28 228
Николаевская	69 300	С. Петерб.-Варшавская	24 839

По количеству **пудовъ** товаровъ и грузовъ на версту:

Николаевская	26 867 623	С. Пет.-Варшавская	5 079 115
Моск.-Нижегородск.	14 345 058	Грушевско-Донская	4 821 898
Моск.-Рязанская . .	11 669 750	Волго-Донская	4 638 830
Моск.-Ярославская .	8 048 481	Петергофская	1 299 875
Риго-Динабургская .	6 864 896	Царскосельская . . .	548 348

По полной работѣ перевозки пассажировъ и грузовъ, выраженной въ пудовестахъ, на версту:

Николаевская	29 487 805	С. Пет.-Варшавская	5 970 214
Моск.-Нижегородск.	15 457 566	Грушевско-Донская	4 987 703
Моск.-Рязанская	12 467 619	Волго-Донская	4 674 932
Моск.-Ярославская	9 477 578	Царскосельская	3 558 404
Риго-Динабургская	7 356 036	Петергофская	3 002 730

Последнее сближеніе показываетъ, что годовая работа Николаевской дороги **въ 4 раза болѣе** средней работы (7 439 198 пудовестъ на версту) прочихъ дорогъ сѣти; почти **въ 2 раза болѣе** работы наиболѣе дѣятельной изъ прочихъ дорогъ, Нижегородской; **въ 10 разъ болѣе** работы наименьшей, Петергофской. Отсюда видно, что рельсовый путь и мосты Николаевской дороги подвергаются несравненно большому разрушительному дѣйствію, сравнительно съ прочими дорогами: этимъ объясняется болѣе значительная порча пути и рельсовъ и потребность большого расхода на ремонтъ ихъ, чѣмъ на прочихъ дорогахъ.

По **доходности**, желѣзныя дороги стоятъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

а) По валовому сбору, на версту дороги:

	Руб.		Руб.
Николаевская	17 939	Петергофская	7 105
Царскосельская	14 304	С. Петерб.-Варшавская	5 211
Моск.-Нижегородская	9 759	Риго-Динабургская	4 398
Московско Ярославская	7 479	Волго-Донская	2 039
Московско-Рязанская	7 263	Грушевско-Донская	1 614

б) По валовому сбору, на версту пробѣга паровоза:

	Руб.		Руб.
Волго-Донская	4,44	Петергофская	2,07
Царскосельская	3,11	Грушевско-Донская	2,06
Николаевская	2,66	Московско-Рязанская	1,96
Московско-Нижегородская	2,55	С. Петербурго-Варшавская	1,87
Московско-Ярославская	2,39	Риго-Динабургская	1,49

в) По чистому доходу, на версту дороги:

	Руб.		Руб.
Николаевская	7 017	Петергофская . . .	1 784
Московско-Ярославская . .	4 950	С. Пет.-Варшав. . .	1 319
Московско-Нижегородская .	4 862	Риго-Динабургск. .	690
Московско-Рязанская . . .	4 206	Грушев.-Донская . .	158
Царскосельская	4 016	Волго-Донская . . .	— 655 (убыт.)

г) По чистому доходу на версту пробѣга паровоза:

	Руб.		Руб.
Московско-Ярославская . .	1,58	Петергофская . . .	0,52
Московско-Нижегородская .	1,27	С. Пет.-Варшавск. .	0,48
Московско-Рязанская . . .	1,13	Риго-Динабургская .	0,23
Николаевская	1,04	Грушевско-Донская .	0,20
Царскосельская	0,87	Волго-Донская . . .	— 1,43 (убыт.)

д) По отношенію чистаго дохода къ валовому сбору:

Московско-Ярославская . .	0,66	С. Пет.-Варшавская . . .	0,25
Московско-Рязанская . . .	0,57	Петергофская	0,25
Московско-Нижегородская .	0,50	Риго-Динабургская . . .	0,15
Николаевская	0,39 *)	Грушевско-Донская . . .	0,10
Царскосельская	0,28	Волго-Донская	—

Среднесложный выводъ по всѣмъ дорогамъ: 0,37.

Средній выводъ на дорогахъ Главнаго Общества: 0,35.

По свѣдѣніямъ, доставленнымъ Министерству Путей Сообщенія, въ 1865 году, на сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, составлявшей протяженіе 2 901 верстъ, были несчастные случаи (таблица Г):

Пожары: въ сооруженіяхъ. .	19
въ поѣздахъ	6
И того	25

Несчастные случаи съ людьми:

Пассажировъ: убито	1
ранено	1
И того	2

*) За исключеніемъ же капитальныхъ исправленій и новыхъ работъ 0,53.

т. е. пострадалъ 1 пассажиръ изъ 3 075 490 проѣхавшихъ по дорогамъ.

Служащихъ на дорогахъ: убито . . .	32
ранено . . .	65
	<hr/>
И того .	97

Постороннихъ лицъ, находившихся на дорогѣ:

убито	18
ранено	19
	<hr/>
И того .	37

Всего же: убито	51
ранено	85
	<hr/>
И того .	136

Сходы съ рельсовъ: 36.

Столкновенія поѣздовъ и подвижнаго состава: 8.



А.

ТАБЛИЦА

КОЛИЧЕСТВА И РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

въ 1865 году.

МОСТЬ ВАГОНОВЪ.		На 10 верстъ дороги приходится.			Въ теченіи года пройдено верстъ.					
Количество подни- маемыхъ пудовъ.					П а р о в о з а м и			Вагонами пассажир- скими съ грузомъ и порожними.	Вагонами товар- ными	
Багажными.	Товарными.	Паровозовъ.	Вагоновъ.		Съ грузомъ.	Резервными, дежурными и порожними.	ВСЕГО.		Вагонами пассажир- скими съ грузомъ и порожними.	Съ грузомъ.
			Пассажир- скихъ.	Товарныхъ.						
9 000	1 543 200	3,00	4,19	43,48	4 068 443	295 264	4 363 707	11 034 991	36 923 682	11 865 206
1 200	1 658	0,61	2,42	24,39	н е и з в ѣ с т н о					
290 000	1 991 000	1,81	3,55	36,51	3 360 055	1 836 159	5 196 214	16 581 328	24 538 662	7 072 300
9 500	721 000	2,41	5,15	35,39	1 567 216	553 657	2 120 873	6 615 606	15 271 016	8 253 378
1 000	588 000	1,58	3,72	39,61	730 283	138 528	868 811	2 656 380	8 069 788	6 008 976
12 000	233 500	1,96	3,82	24,07	601 010	17 327	618 337	1 903 972	6 346 311	—
1 800	204 000	1,37	2,06	46,58	33 490	3 381	36 871	60 854	1 039 266	
750	9 000	3,20	24,40	12,80	114 900	13 201	128 101	905 125	160 025	41 325
19 500	16 200	1,57	34,38	9,04	174 305	17 784	192 089	1 301 251	348 407	81 207
9 600	82 800	1,51	20,27	20,88	206 968	78 086	285 054	1 159 032	856 180	818 488
354 350	5 390 358	2,10	4,98	36,01	10 856 670	2 953 387	13 810 057	42 218 539	127 696 217	
(кромя Грушевско-Донской желѣзной дороги).										

ПОДНЕНО РАБОТЫ КАЖДЫМЪ:							ИЗЪ ГОДОВОЙ ВЫРУЧКИ ПРИЧИТАЕТСЯ НА КАЖДЫЙ:		
Вагономъ пассажирскимъ.				Вагономъ товарнымъ.			На паровозъ, ва- лового дохода.	На пассажирскій вагонъ, сбора съ пассажирскаго движенія.	На товарный ва- гонъ, сбора съ то- варнаго движенія.
Всего работы.	Пройдено верстъ.	Пере- везено пасса- жировъ.	Пасса- жиро- верстъ.	Пройдено верстъ.	Пере- везено пудовъ.	Пудо- верстъ.			
98 401 050	43 617	6 516	1 563 824	18 708	15 927	6 175 054	59 862	13 651	2 744
82 297 094	—	9 077	210 445	—	39 878	1 952 425	26 626	2 185	425
33 027 880	38 741	2 864	801 989	7 179	6 715	1 373 103	28 827	8 181	611
64 016 182	31 354	3 735	613 091	16 213	21 871	4 001 003	40 417	6 875	1 744
78 988 397	36 389	6 557	567 759	18 096	23 834	2 930 868	46 012	7 952	970
37 515 782	24 410	3 429	352 791	12 925	16 953	2 817 784	22 428	4 356	1 009
34 127 005	4 057	1 348	73 206	3 057	13 552	978 713	14 881	1 118	373
11 120 015	14 838	15 963	330 050	6 292	18 571	360 755	44 699	5 464	273
19 104 866	7 436	6 957	170 621	9 339	38 323	719 170	45 207	1 914	489
62 646 790	8 649	4 077	205 355	12 135	61 856	3 454 575	49 437	2 320	1 206
10 486 554	29 237 безъ Груш.- Донск. ж. д.	5 122	630 236	12 222 безъ Груш.- Донск. ж. д.	14 606	3 123 748	40 908	7 172	1 342

Б.

Т А Б Л И Ц А

КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВЕЗЕННЫХЪ ПАССАЖИРОВЪ И ГРУЗОВЪ

ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

ВЪ 1865 ГОДУ.

ОЗНАЧЕНІЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе въ верстахъ.	П Е Р Е						
		П А С С А Ж И Р О В Ъ.						
		I класса.	II класса.	III класса.	Без- плат- ныхъ.	И того.	Войскъ и арестан- товъ.	ВСЕГО.
Николаевская . .	604	16 908	85 765	1 132 297	—	1 234 970	191 968	1 426 938
Грушевско-Донск	66	1 422	9 796	74 416	2 387	88 021	11 825	99 846
С.-Пет.-Варшавск.	1 206	41 002	137 879	495 222	6 802	680 905	278 433	959 338
Московско-Нижег.	410	13 334	56 122	529 434	3 254	602 144	92 489	694 633
Моск.-Рязанская .	196, ⁴	6 034	33 625	382 641	—	422 300	30 132	452 432
Риго-Динабургск.	204	7 241	42 755	168 609	—	218 605	24 845	243 450
Волго-Донская . .	73	602	1 618	9 908	—	12 128	—	12 128
Царскосельская .	25	103 618	253 236	507 234	—	864 088	45 821	909 909
Петергофская . .	50, ⁹	59 873	179 709	613 678	—	853 260	30 228	883 488
Моск.-Ярославск.	66, ⁴	8 327	46 084	401 720	—	456 131	12 686	468 817
И того . . .	2 901, ⁴	258 361	846 589	4 315 159	12 443	5 432 552	718 427	6 150 979

ОЗНАЧЕНІЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе въ верстахъ.	С о в е р ш е н о в ъ д в и ж е н і и.			
		Пассажиро- верстъ.	Багажа, пудоверстъ.	Товаровъ оплачи- ваемыхъ по вѣсу, пудоверстъ.	Предметовъ по штучныхъ, предметовверстъ.
Николаевская . .	604	395 647 541	163 716 002	15 767 965 757	19 607 280
Грушевско-Донск.	66	2 735 784	506 760	317 542 280	3 924
С.-Пет.-Варшавск.	1 206	268 666 239	76 694 863	6 037 752 861	3 295 146
Московско-Нижег.	410	114 032 030	41 305 435	5 795 893 254	1 902 088
Моск.-Рязанская .	196, ⁴	39 175 354	21 182 906	2 164 443 247	4 636 400
Риго-Динабургск.	204	25 048 136	10 979 823	1 328 962 668	495 353
Волго-Донская . .	73	658 858	2 398 274	336 169 400	4 015
Царскосельская .	25	18 812 853	5 278 362	6 960 281	58 892
Петергофская . .	50, ⁹	21 668 825	21 724 444	42 236 754	110 784
Моск.-Ярославск.	66, ⁴	23 615 832	3 956 850	527 229 147	70 302
И того . . .	2 901, ⁴	910 061 452	347 743 719	32 425 155 649	30 184 184
Средніе выводы.	—	—	—	—	—

В Е З Е Н О.

Багажа пудовъ.	Г Р У З О В Ъ.				Орудій, фуръ, зарядныхъ ящик. и пр.	Подвижнаго состава.	Эки- пажей.	Живот- ныхъ.
	Войско- выхъ грузовъ, пуд.	Товаровъ и другихъ гру- зовъ, пуд.	Матеріаловъ дороги, пуд.	ВСЕГО пуд.				
592 313	87 333	34 929 500	5 553 421	40 570 254	1 962	2	795	43 604
18 034	7 233	5 463 603	1 004 473	6 475 309	—	—	134	—
203 176	523 495	20 377 779	8 433 602	29 334 876	840	—	923	26 719
189 923	17 976	22 611 275	8 455 129	31 084 380	568	—	574	5 886
185 489	1 901	16 348 836	1 499 400	17 850 137	—	—	692	30 058
71 735	1 128	7 525 370	768 236	8 294 734	32	292	121	3 499
32 728	—	4 524 827	130 658	4 655 485	—	—	16	39
232 230	—	316 185	98 350	414 535	—	—	654	1 746
886 712	18 077	984 764	1 549 648	2 552 489	—	—	607	3 746
66 665	—	9 444 889	—	9 444 889	—	—	166	1 270
2 479 005	657 143	122 527 028	27 492 917	150 677 088	3 402	294	4 682	116 567

Среднимъ числомъ перевезено на версту дороги:										Средній пробѣгъ въ частяхъ длины дороги.		
Пассажировъ.			Багажа.		Разныхъ грузовъ.			Эки- пажей.	Животныхъ.	Пассажировъ.	Багажа.	Прочихъ гру- зовъ по вѣсу.
Число.	Войскъ и арестантовъ.	Пассажиро- верстъ.	Пудовъ.	Пудо- верстъ.	Товаровъ и пр.	Войнскихъ грузовъ, пуд.	Пудо- верстъ.					
2 045	318	655 046	981	271 053	67 025	145	26 105 904	1,3	72	0,46	0,46	0,64
1 334	179	41 451	273	7 678	98 001	110	4 811 247	2	—	0,41	0,43	0,74
565	231	222 774	169	63 594	23 890	434	5 006 429	0,7	22	0,23	0,49	0,20
1 469	226	278 127	463	100 745	75 772	44	14 136 325	1,4	14	0,40	0,53	0,46
2 150	154	199 467	944	107 856	90 877	10	11 020 587	4	153	0,44	0,58	0,62
1 072	122	122 785	352	53 823	40 655	6	6 514 523	0,6	17	0,50	0,75	0,79
166	—	9 025	448	32 853	63 774	—	4 605 060	0,2	0,5	0,74	1,00	0,99
34 564	1 833	752 514	9 289	211 134	16 581	—	278 411	26	70	0,82	0,92	0,67
16 763	594	424 879	17 421	426 807	49 792	355	829 799	12	74	0,48	0,48	0,33
6 901	192	357 274	1 009	59 862	142 888	—	7 976 235	2,5	19	0,76	0,90	0,84
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 872	248	313 663	854	119 854	52 395	226	11 175 693	1,6	40	—	—	—

Для приведенія къ общей единицѣ мѣры разнородныхъ перевозокъ, если принять, по примѣру расчетовъ, употребляемыхъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, средній вѣсъ пассажира 4 пуда. экипажа 50 пуд., лошадей и крупнаго скота 20 пуд., мелкаго скота 3 пуда, получимъ слѣдующія числа:

ОЗНАЧЕНІЕ ДОРОГЪ.	П У Д О В Ъ.					
	Багажа.	Товаровъ и другихъ гру- зовъ.	Эки- пажей.	Скота крупнаго.	Скота мелкаго.	И того.
Николаевская . .	592 313	40 570 254	39 750	616 760	38 298	41 857 375
Грушевско-Донск.	18 034	6 475 309	6 700	—	—	6 500 043
С.-Пет.-Варшавск.	203 176	29 334 876	46 150	342 920	28 719	29 955 841
Московско-Нижег.	189 923	31 084 380	28 700	83 720	5 100	31 391 823
Моск.-Рязанская .	185 489	17 850 137	602 968			18 638 594
Риго-Динабургск.	71 735	8 294 734	7 650	48 020	3 294	8 425 433
Волго-Донская . .	32 728	4 655 485	800	—	117	4 689 130
Царскосельская . .	232 230	414 535	32 700	26 235 (*)		705 700
Петергофская . . .	886 712	2 552 489	30 350	56 190 (*)		3 525 641
Моск.-Ярославская	66 665	9 444 889	8 300	2 560	3 426	9 525 840
И того . . .	—	—	—	—	—	155 215 520

ОЗНАЧЕНІЕ ДОРОГЪ.	П У Д О В Ъ.		П У Д О В Е Р С Т Ъ.		
	Пассажи- ровъ.	В С Е Г О.	Грузовъ.	Пассажи- ровъ.	В С Е Г О.
Николаевская . .	5 707 752	47 565 127	16 228 044 259	1 582 590 164	17 810 634 423
Грушевско-Донск.	396 384	6 896 427	318 245 240	10 943 136	329 188 376
С.-Пет.-Варшавск.	3 837 352	33 793 193	6 125 412 952	1 074 664 956	7 200 077 938
Московско-Нижег.	2 788 532	34 181 355	5 881 473 848	456 128 120	6 337 601 968
Моск.-Рязанская .	1 809 728	20 448 322	2 291 938 895	156 701 416	2 448 640 311
Риго-Динабургск.	973 800	9 339 233	1 400 438 807	100 192 544	1 500 631 351
Волго-Донская . .	48 512	4 737 642	338 634 615	2 635 432	341 270 047
Царскосельская .	3 639 636	4 345 336	13 708 693	75 251 412	88 960 105
Петергофская . . .	3 533 952	7 059 693	66 163 635	86 675 300	152 838 935
Моск.-Ярославская	1 875 268	11 401 108	532 004 584	94 463 328	626 467 912
И того . . .	—	179 827 336	33 196 065 558	—	36 836 311 366

*) По необозначенію въ отчетахъ количества крупнаго и мелкаго скота, принять примѣрно средній вѣсъ 15 пуд. на единицу, что близко подходитъ къ среднему вѣсу на другихъ дорогахъ.

В.

Т А Б Л И Ц А

**ВАЛОВАГО СБОРА, РАСХОДА И ЧИСТАГО ДОХОДА
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ**

*** въ 1865 году.**

ОЗНАЧЕНИЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе въ верстахъ.	В А Л О В О Й С Б О Р Ъ.												
		Выручено по пассажирскому движению.						Выручено по товарному движению.						
		За пасса- жировъ.	За экстрен- ные поѣзды.	За войска и арестан- товъ.	За багажъ и почту.	За товары и посылки.	За экипажи.	За животныхъ.	Разныхъ доходовъ.	И того.	За товары и грузы раз- ныхъ родовъ.	За экстрен- ные и слу- жебные то- варные по- ѣзды.	За войско и войсковые грузы.	За пере- возку почтъ.
Николаевская . .	604	3 050 694,55	11 071,16	—	388 190,90	—	3 727,20	—	3 453 683,84	5 772 544,39	22 871,39	554 574,17	5 219,98	
Грушев.-Донская.	66	32 227,54	—	1 224,68	1 507,73	—	—	—	34 959,95	68 072,97	—	222,40	—	
С.-Пет.-Варшавск.	1 206	2 091 109,17	22 412,34	415 811,17	831 999,57	104 433,9	8 442,92	10 244,62	16 926,78	3 501 380,08	2 356 338,7	168 169,58	104 293,19	—
Моск.-Нижегород.	410	1 136 796,01	964,50	83 094,85	177 549,85	43 228,0	839,72	2 078,41	6 157,40	1 450 709,16	2 369 449,49	75 438,69	26 668,29	—
Моск.-Рязанская .	196,4	510 093,76	96,00	21 780,36	44 206,75	—	2 823,92	1 510,45	—	580 511,24	674 499,66	3 000,00	—	—
Риго-Динабургск.	204	279 189,87	—	41 692,13	16 247,86	—	254,00	2 407,26	—	339 791,12	491 975,52	—	—	—
Волго-Донская . .	73	11 918,41	—	—	4 838,21	—	—	9,36	—	16 765,98	125 533,39	1 155,28	—	—
Царскосельская .	25	318 680,05	—	6 994,21	7 621,85	—	—	—	—	333 296,11	6 192,80	—	—	—
Петергофская . .	50,9	309 069,78	—	10 843,35	15 033,93	—	—	—	—	334 947,09	10 228,11	—	7 265,74	—
Моск.-Ярославск.	66,4	298 007,29	516,80	2 540,05	7 650,38	1 940,4	—	262,87	—	310 917,73	165 438,34	—	—	—
И того . . .	2 901,4	8 037 786,43	35 060,50	583 981,10	1 494 847,06	149 602,4	32 600,74	23 084,18	10,356 962,27	12 240 272,94	270 634,70	693 023,79	5 219,98	

ОЗНАЧЕНИЕ ДОРОГЪ.	В А Л О В О Й С Б О Р Ъ.						РАСХОДЪ.			ЧИСТЫЙ ДОХОДЪ.			Отношеніе чистого до- хода къ валовому сбору.		
	Выручено по товарному движению.				Разные доходы и сборы.	Всего вал Рублей.	ваго сбора.		Рублей.	На версту пробѣга паровоза.		Рублей.		На версту пробѣга паровоза.	
	За экипажи.	За живот- ныхъ.	Разныхъ доходовъ.	И того.			На версту дороги.	На версту па- пробѣга па- ровоза.		На версту дороги.	На версту па- пробѣга па- ровоза.				
Николаевская . .	26 064,17	311 504,28	463 619,00	7 156 397,44	224 878,83	10 834 960,4	17 938,68	2,66	6 596 927,50	10 922,07	1,62	4 238 032,58	7 016,61	1,04	0,39
Грушевско-Донск.	142,04	—	—	68 437,41	3 107,01	106 504,2	1 613,72	2,06	96 078,87	1 455,74	1,86	10 425,70	157,98	0,20	0,10
С.-Пет.-Варшавск.	16 200,61	32 316,33	14 083,98	2 691 401,96	91 401,94	6 284 183,3	5 210,76	1,87	4 693 091,00	3 891,45	1,39	1 591 092,98	1 319,31	0,48	0,25
Московско-Нижег.	9 281,01	17 640,76	32 135,40	2 530 613,64	19 964,21	4 001 287,3	9 759,24	2,55	2 007 750,11	4 896,95	1,28	1 993 536,90	4 862,29	1,27	0,50
Моск.-Рязанская .	5 040,10	72 561,06	—	755 101,42	90 753,64	1 426 366,3	7 262,55	1,96	600 272,61	3 056,37	0,83	826 093,69	4 206,18	1,13	0,67
Риго-Динабургск.	1 003,73	2 504,95	—	495 484,20	61 857,93	897 133,3	4 397,71	1,49	756 271,48	3 707,21	1,26	140 861,77	690,50	0,23	0,15
Волго-Донская . .	89,50	4,68	—	126 782,85	5 258,98	148 807,3	2 039,00	4,44	196 624,60	2 694,00	5,87	— (47 816,79)	— (655,00)	— (1,43)	—
Царскосельская .	897,00	1 643,00	—	8 732,80	15 563,26	357 592,0	14 303,68	3,11	257 195,26	10 287,81	2,24	100 396,91	4 015,87	0,87	0,28
Петергофская . .	2 008,53	3 000,31	—	22 502,69	4 207,80	361 657,3	7 105,26	2,07	270 855,34	5 321,32	1,55	90 802,24	1 743,94	0,52	0,25
Моско.-Ярославск.	700,65	162,83	—	166 301,82	17 154,55	494 374,3	7 479,18	2,39	167 153,35	2 528,79	0,81	327 220,75	4 950,39	1,68	0,66
И того . . .	61 427,64	441 338,80	509 838,38	14 021 756,23	534 148,15	24 912 866,61	8 586,49	2,29	15 642 219,92	5 391,27	1,44	9 270 646,73	3 195,23	0,85	0,37

Г.

ТАБЛИЦА

НЕСЧАСТНЫХЪ СЛУЧАЕВЪ НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ
ВЪ 1865 ГОДУ.

РОДЪ СЛУЧАЕВЪ.	ОЗНАЧЕНІЕ ДОРОГЪ.										ВСЕГО.
	Николаевская.	Грушевско- Донская.	С-Петербург- Варшавская.	Московско- Нижегородская.	Московско- Рязанская.	Риго- Динабургская.	Волго-Донская.	Царскосельская.	Петергофская.	Московско- Ярославская.	
Пожарные случаи:											
Въ сооруженіяхъ	3	—	7	5	3	1	—	—	—	—	19
Въ поѣздахъ	—	—	5	—	1	—	—	—	—	—	6
И того . . .	3	—	12	5	4	1	—	—	—	—	25
Несчастные случаи съ людьми:											
Пассажировъ:											
убито	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
ранено	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Служащихъ на дорогѣ:											
убито	4	—	16	6	3	1	1	—	—	1	32
ранено	10	—	38	14	1	1	—	1	—	—	65
Постороннихъ лицъ:											
убито	7	—	8	1	—	—	—	—	—	2	18
ранено	2	—	16	1	—	—	—	—	—	—	19
И того: убито . .	11	—	25	7	3	1	1	—	—	3	51
ранено . .	12	—	55	15	1	1	—	1	—	—	85
Всего	23	—	80	22	4	2	1	1	—	3	136
Сходы съ рельсовъ .	24	—	10	4	2	2	1	1	2	—	46
Столкновенія поѣз- довъ и подвижнаго со- става	3	—	2	1	2	—	—	—	—	—	8

КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ

состояніе
сѣти жельзныхъ дорогъ
къ 1 Января 1867 года.

